Tweede Kamer der Staten-Generaal 2

Vergaderjaar 2015–2016

34 135 Initiatiefnota van het lid Omtzigt over de accijnsopbrengsten

Nr. 12 VERSLAG VAN EEN NOTAOVERLEG

Vastgesteld 22 oktober 2015

De vaste commissie voor Financiën heeft op 12 oktober 2015 overleg gevoerd met de heer Wiebes, Staatssecretaris van Financiën over:

- **de initiatiefnota van het lid Omtzigt over de accijnsopbrengsten (Kamerstuk 34 135);**
- **de brief van de Staatssecretaris van Financiën d.d. 5 maart 2015 met de reactie op de aanbevelingen van de initiatiefnota van het lid Omtzigt over de accijnsopbrengsten (Kamerstuk 34 135, nr. 3);**
- **de brief van de Staatssecretaris van Financiën d.d. 14 april 2015 inzake de budgettaire opbrengst van de oldtimermaatregel (Kamerstuk 34 002, nr. 100);**
- **de brief van de Staatssecretaris van Financiën d.d. 2 juli 2015 met het verslag van een schriftelijk overleg over de budgettaire opbrengst van de oldtimermaatregel (Kamerstuk 34 002, nr. 105).**

Van dit verslag brengt de commissie bijgaand geredigeerd woordelijk verslag uit.

De voorzitter van de vaste commissie voor Financiën,
Duisenberg

De griffier van de vaste commissie voor Financiën,
Berck

kst-34135-12
ISSN 0921 - 7371
's-Gravenhage 2015

Voorzitter: Neppérus
Griffier: Van den Eeden

Aanwezig zijn zeven leden der Kamer, te weten: Bashir, Tony van Dijck, Groot, Van Helvert, Neppérus, Omtzigt en Van Vliet,

en de heer Wiebes, Staatssecretaris van Financiën.

Aanvang 11.00 uur.

De **voorzitter**:
Goedemorgen. Wij spreken vandaag over twee onderwerpen. In de eerste plaats is dat de initiatiefnota van de heer Omtzigt van het CDA. Hij wordt ondersteund door Ilse de Kruijf en Matthijs Jansen. Het is altijd bijzonder als een initiatiefnota wordt behandeld. Daarnaast praten wij over de opbrengst van de oldtimers. Over dat onderwerp zal alleen de Staatssecretaris antwoorden, maar wij behandelen beide onderwerpen in één keer. Eerst spreken de Kamerleden, dan schorsen wij een paar minuten als dat nodig is, daarna krijgt de heer Omtzigt het woord en daarna krijgt de Staatssecretaris het woord.
De spreektijd voor alle leden is vier minuten. Wij gaan gewoon het rijtje langs. Iedereen krijgt maximaal twee interrupties. Dan moeten wij het kunnen redden om op tijd klaar te zijn.
Ik heet alle mensen die dit debat in deze zaal of thuis volgen, overigens ook van harte welkom.

De heer **Groot** (PvdA):
Ik had gerekend op een iets langere spreektijd dan vier minuten. Volgens mij was dat ook zo rondgestuurd.

De **voorzitter**:
Tijdens de procedurevergadering is afgesproken dat wij iedereen dezelfde spreektijd zouden geven. Als iedereen alsnog vindt dat grote partijen meer spreektijd moeten krijgen ... Van mij mag het gewoon vier minuten zijn, maar als iemand dringend een minuut langer nodig heeft, kan dat. Laten wij het dan maar zo oplossen: een maximum van vijf minuten, maar liever minder. De gedachte tijdens de procedurevergadering was namelijk dat iedereen dezelfde spreektijd moest krijgen, omdat sommigen anders maar één minuut zouden hebben en VVD en PvdA elk zes of zeven minuten. Maximaal vijf minuten dus, maar liever minder.

De heer **Van Vliet** (Van Vliet):
Voorzitter. Ik ga meteen van start. Ik wil via u complimenten aan de heer Omtzigt geven voor zijn initiatiefnota over de accijnzen en voor het werk dat daarin is gestoken. Het spreekt mij als medeparlementariër zeer aan om dit soort initiatieven in de Kamer tegen te komen. Inhoudelijk heb ik een belangrijke vraag aan de initiatiefnemer. Hij heeft hard aan deze nota gewerkt. Hoe komt hij eigenlijk aan zijn gegevens? Dat interesseert mij bovenmatig, want die informatie zou voor mij handig kunnen zijn om zelf eens met zo'n initiatiefnota te komen. Kan de heer Omtzigt in een paar zinnen aangeven waarop hij zijn cijfermatige verhaal baseert?
Ik ben stellig geneigd om de conclusies van de nota te onderschrijven. Dat betekent in ieder geval dat ik het van harte met de initiatiefnemer van de nota eens ben dat de regering gewoon geen rekening houdt en heeft gehouden met grenseffecten, terwijl die er wel degelijk zijn. Ik zal heel eerlijk zeggen dat ik zelf in een BMW-zescilinder rijd, die ik gisteren in Duitsland heb volgetankt. Waarom doe ik dat? Ik ben het levende voorbeeld van een grenseffect! Ik woon in Venlo, maar ga uiteraard nooit meer in Venlo tanken. Sorry, pomphouders aan de grens, maar dit is niet mijn schuld. Ik ben hier dus het levende voorbeeld van. Ik zou graag een

korte reactie van de Staatssecretaris op deze initiatiefnota horen; waarom wordt er geen rekening gehouden met grenseffecten? Uit de cijfers blijkt dat de accijnsopbrengsten in de grensstreek duidelijk achterblijven.
Nogmaals complimenten aan de heer Omtzigt. Ik ondersteun het alternatieve model waar hij de regering om vraagt, waarin je wel rekening houdt met grenseffecten. Verder gaat de heer Omtzigt in op de vraag of hij op dit punt al dan niet voldoende informatie krijgt van de regering. Ik vind dat een parlementariër recht heeft op alle informatie, maar houd wel vertrouwen in de regering dat wij die informatie ook krijgen. In dat opzicht ben ik zelf dus iets minder kritisch op de regering dan collega Omtzigt.
Ik ga snel door met de motorrijtuigenbelasting en de oldtimers. Ik moet zeggen dat het voor mij persoonlijk een grote teleurstelling was toen het amendement-Van Vliet door het huidige kabinet werd kaltgestellt. Het amendement-Van Vliet voorzag destijds in een wegenbelastingvrijstelling en een ingroei van 25 naar 30 jaar. Ik denk dat dit de beste maatregel was die ooit heeft gegolden, want met de keuze voor 30 jaar sluit je aan op de internationaal aanvaarde norm dat een auto vanaf 30 jaar niet meer serieus kan worden gezien als een dagelijks gebruiksobject. Het is jammer dat de VVD in het kabinet met de PvdA vooral kiest voor roetdeeltjes van diesels en zo. Dat heeft volgens mij een heleboel mist gegeven die er met die oldtimers misschien niet eens geweest was. Ik vraag de regering om nog een keer commentaar te leveren op de cijfers van de Stichting Autobelangen. De Staatssecretaris zegt in het FD dat die cijfers er op zich een stuk geloofwaardiger en beter onderbouwd uitzien dan eerdere berekeningen, ook ten opzichte van Financiën. Hoe groot is de reikwijdte van die opmerking van de Staatssecretaris? Ik kom er in tweede termijn graag op terug met een motie.
Mijn stelling moge duidelijk zijn. Ik pleit voor een overgangsregeling tussen de 25 en 40 jaar voor diesel- en lpg-auto's. Ik ben ervan overtuigd dat dat de staatskas zal spekken, als ik de cijfers van de Stichting Autobelangen zie. Mocht ik ooit zelf een keer terechtkomen in een kabinet – je weet maar nooit – dan zal ik het onderste uit de kan halen om het amendement-Van Vliet te laten herleven.

De heer **Van Helvert** (CDA):
Voorzitter. Volgens het regeerakkoord moesten de accijnsverhoging en de oldtimermaatregel 0,5 miljard euro per jaar opleveren. In de praktijk leveren ze bijna niets op voor de schatkist, maar wel een hoop ellende voor pomphouders aan de grens en voor oldtimerbezitters.
De accijnsverhoging op diesel en lpg moest 280 miljoen per jaar opleveren. In het debat hierover is veel verwarring ontstaan over wat de verhoging heeft opgeleverd. Het debat dat wij nu voeren, heeft zo lang op zich laten wachten dat wij nu kunnen checken wat die daadwerkelijk heeft opgeleverd. In de begroting voor 2014 stond dat er meer dan 4.000 miljoen aan diesel- en lpg-accijnzen zou binnenkomen. Klopt het dat daarop een tegenvaller van meer dan 200 miljoen te zien is? Ik vraag dit aan de indiener en ook aan de Staatssecretaris. Valt de verkoop aan de grens tegen, zoals in de initiatiefnota staat? De Nederlandse transporteurs rijden vaak naar Duitsland. De meeste transportbewegingen naar het buitenland gaan naar Duitsland, onze grootste handelspartner. Zijn die grote vrachtwagens goedkopere Duitse diesel gaan tanken of hebben ze liever duurdere Nederlandse diesel? Gaat het effect nog verder, zo vraag ik aan de Staatssecretaris en aan de indiener.
Nu de maatregel niets lijkt op te leveren, zouden wij die ook terug kunnen draaien. Is dat zo, vraag ik aan de indiener en de Staatssecretaris. Is het zinvol om te weten wat het kost om de diesel 1 cent goedkoper te maken dan in Duitsland? Wat levert dat op, vraag ik aan de indiener. Is de regering bereid te berekenen wat het kost om de diesel 1 cent goedkoper te maken dan in Duitsland, zodat wij een afweging kunnen maken om dat te doen?

De oldtimermaatregel zou volgens het kabinet bijna 200 miljoen opleveren. Mensen met een oldtimer zouden allemaal blijven rijden en belasting gaan betalen, zo schatte de Staatssecretaris in. Bij benzinerijders was dat na de overgangsmaatregel wel te verwachten. Benzinerijders betalen een tarief van maximaal € 120 per jaar. Eerlijk is eerlijk, een oldtimer rijdt ook over de weg, dus een mrb-tarief is fair. Diesel- en lpg-rijders betalen echter het volle pond, € 1.200 tot € 1.500 per jaar, voor hun hobby. Slechts 50% van de lpg-rijders van 2012 rijdt nu nog. De rest heeft zijn auto inmiddels geschorst, gesloopt, geëxporteerd of omgebouwd naar vervuilendere benzine om maar die € 120 per jaar te mogen betalen. De Staatssecretaris zei: ik krijg het geld binnen, omdat iedereen die zijn auto schorst een nieuwe auto gaat kopen. Dat is natuurlijk kolder. Het gaat om een hobby. De meeste mensen hebben een eigen auto voor dagelijks gebruik en de oldtimer als hobby erbij. Autobelangen heeft uitgerekend dat slechts een kwart een nieuwe auto heeft gekocht. Dit zijn waarschijnlijk de oude Mercedes 250D-rijders, die inderdaad uit de vrijstelling moesten worden gehaald. Zij kochten een goedkope benzineauto, zo is bekeken. De Staatssecretaris dacht dat hij 85 miljoen zou krijgen. Autobelangen rekende op basis van de gegevens van de RDW uit dat het 11 miljoen is. Klopt dit cijfer, vraag ik aan de indiener van de initiatiefnota en aan de Staatssecretaris.
Vanmorgen zei de Staatssecretaris dat de berekeningen van Stichting Autobelangen indrukwekkender waren dan de eerdere berekeningen. Daarom vraag ik de Staatssecretaris maar ook de indiener, die, zo merk ik weleens in onze fractie, ook iets van cijfers weet: wat zijn de juiste gegevens en uitkomsten? En is het mogelijk om overgangsrecht in te voeren voor de nu geschorste diesel- en lpg-auto's? Staat de Staatssecretaris nog achter zijn brief van april?
Tot slot. Wat vindt de Staatssecretaris van zijn eigen ramings- en berekeningssystematieken? Is het een goed idee om eens te laten checken of die nog wel kloppen? En is hij bereid om die aan te passen?

De heer **Bashir** (SP):
Voorzitter. Ik begin met een compliment aan de heer Omtzigt, die vanwege gebrekkige informatievoorziening door het kabinet maar zelf aan de slag is gegaan met het becijferen van de opbrengsten van de accijnsverhoging. De heer Omtzigt heeft net als de SP-fractie vanaf dag één gestreden tegen de accijnsverhogingen. Ik hoop dat we die strijd ook samen kunnen blijven voeren. Wat ons betreft moet die accijnsverhoging van tafel. Onderschrijft de Staatssecretaris de cijfers die de heer Omtzigt in zijn nota noemt? Is hij het met de heer Omtzigt eens dat de accijnsverhogingen bij lange na niet hebben opgebracht wat zij volgens de regering hadden moeten opbrengen? De effecten van de accijnsverhogingen werken door. Inmiddels is 46% van de tankstations in ons land onbemand. Daardoor gaat de nodige werkgelegenheid verloren. Werkgelegenheid is in de grensstreken natuurlijk schaarser dan in de stedelijke gebieden. Hoeveel werkgelegenheid is er verloren gegaan bij pompstations? Wellicht kan naast de Staatssecretaris ook de heer Omtzigt deze vraag beantwoorden. Heeft hij zicht op gegevens over de werkgelegenheid?
De Staatssecretaris heeft in zijn reactie op de nota gezegd dat hij op Prinsjesdag met een afgerond oordeel komt. Hij zou aangeven of er een alternatief model voor de raming van brandstofaccijnzen mogelijk is. Daarbij zou hij ook rekening houden met de grenseffecten. We hebben nog kunnen zoeken naar dat oordeel naar wij hebben het niet kunnen vinden. Heeft de Staatssecretaris dat oordeel inmiddels wel? Zo niet, wanneer kunnen we dat verwachten? We kunnen immers niet alleen maar verwijzen naar stukken die er niet komen.
De reactie op de tweede aanbeveling van de heer Omtzigt vind ik heel erg mager. Volgens de Staatssecretaris kost het terugdraaien van de accijnsverhogingen 280 miljoen, omdat dat begrotingstechnisch zo werkt.

Tegenover wat er in de begroting is afgesproken, staat de realiteit, en die twee dingen gaan we niet in samenhang met elkaar bekijken. Ik verzoek de Staatssecretaris om tijdens dit notaoverleg toch een duidelijk antwoord te geven op de vraag wat het terugdraaien van de accijnsverhoging in werkelijkheid kost. Als de Staatssecretaris daartoe niet bereid is, vraag ik de heer Omtzigt om dat aan te geven.
Dan kom ik bij de opbrengsten van de oldtimermaatregel. In het regeerakkoord is de nogal ondoordachte maatregel opgenomen om de gehele mrb-vrijstelling voor oldtimers te schrappen. Dat was een ruwe lastenverzwaring. Gelukkig heeft de Kamer toen een aantal moties ingediend waardoor de maatregel zachter is uitgevallen, maar helaas pakt de maatregel toch nog steeds omslachtig uit voor de bezitters van oldtimers. Een deel van de oldtimerbezitters wordt tegemoetgekomen. Dat geldt echter alleen voor de benzinerijders en niet voor de lpg- en dieselrijders. Allereerst zou het natuurlijk goed zijn om de oldtimermaatregel te uniformeren, zodat we duidelijkheid hebben voor iedereen. De regeling moet ook aansluiten bij onze buurlanden. Wat de budgettaire effecten betreft, valt het ons echter op dat er een groot gat zit tussen de berekeningen van Stichting Autobelangen en wat de Staatssecretaris ons voorspiegelt. Uit de cijfers van de Stichting Autobelangen, die vervolgens ook nog eens door de Staatssecretaris bevestigd worden, blijkt dat de opbrengsten maar 10% zijn van wat beoogd werd. Ik vraag de Staatssecretaris om hierop in te gaan. Hoe komt het dat er zo'n groot gat zit tussen wat hij en zijn ambtenaren op het ministerie hebben berekend en wat de stichting heeft berekend? Van die laatste berekening geeft de Staatssecretaris zelf aan dat het een betere berekening is. Is hij bereid om de maatregel, nu de opbrengsten zo gigantisch tegenvallen, alsnog te herzien?
Het valt ons op dat de Staatssecretaris met heel veel moeite informatie wil verstrekken over de verhoging van de accijnzen en de maatregel met betrekking tot oldtimers. Als er WOB-verzoeken worden gedaan, vraagt de Staatssecretaris tijd, tijd en nog eens tijd. Als gevolg daarvan beschikken wij nog steeds niet over de informatie. Is de Staatssecretaris bereid om de informatie waarom wij vragen voortaan sneller aan de Kamer te sturen en ook aan de belangenorganisaties als zij daarom vragen?

De heer **Groot** (PvdA):
Voorzitter. Om te beginnen wil ik een compliment geven aan de indiener. Het is altijd heel veel werk om een initiatiefnota op te stellen. De heer Omtzigt vervult deze controlerende functie met verve. Het ministerie en de Staatssecretaris worden hierdoor voortdurend gedwongen tot alertheid. Er komt nog een tijd dat maatregelen alleen de deur uitgaan als ze «Omtzigtproof» zijn, zo is mijn verwachting.
Dit debat gaat ook over oldtimers. Er valt niet aan de conclusie te ontkomen dat de budgettaire opbrengsten daarvan echt flink zijn tegengevallen. Wat ons betreft had de oldtimermaatregel nauwelijks te maken met het oogmerk van budgettaire opbrengsten. Die waren natuurlijk wel mooi meegenomen, maar het ging ons vooral om rechtvaardigheid en vergroening. Er zijn ook heel veel andere autobezitters die weinig kilometers maken, maar die toch het volle pond aan motorrijtuigenbelasting betalen. Het is dan raar dat andere autobezitters niets betalen, zeker als het gaat om extreem vervuilende auto's die niet eens meer de Duitse steden in mogen.
Over rechtvaardigheid gesproken: het waren uitgerekend collega Helma Népperus en ik die als eerste hebben gevraagd om een verzachting van de oldtimermaatregel. In het regeerakkoord stond het allemaal heel hard. Wij vonden dat te bot. Er is toen uitgebreid overleg geweest met de ANWB en de oldtimerbranche. Naar onze mening is daar een heel nette regeling uit gekomen. Het echte culturele erfgoed werd ontzien en de minder vervuilende benzineauto's kregen een nette overgangsregeling. Ik had

toen zoenen en bloemen verwacht vanuit de branche, maar die heb ik niet mogen ontvangen. Er is daarentegen wel een mailcampagne begonnen. Die duurt tot de dag van vandaag. Ik zie nu ook weer nieuwe pleidooien in mijn mailbox. Vanuit rechtvaardigheids- en vergroeningsoogpunt zie ik er echter geen been in om oude diesels, die uiteindelijk heel weinig met echt cultureel erfgoed te maken hebben, nu toch weer zwaar fiscaal te gaan subsidiëren.

De heer **Van Vliet** (Van Vliet):
Van mij kan de heer Groot bloemen krijgen, maar geen zoenen. Dat is één ding. Hij heeft het over «die vervuilende diesels» en hij zegt dat het de bedoeling van de PvdA was om die aan te pakken, maar niet zozeer vanuit een budgettair oogpunt. Auto's die op lpg rijden, vallen echter ook niet onder de overgangsregeling. Die auto's zijn schoner dan auto's die op benzine rijden. Met ingang van deze maatregel was een Mercedes 280 met een lpg-tank plotseling waardeloos. Wat is het commentaar van de heer Groot daarop?

De heer **Groot** (PvdA):
Je moet de maatregel toch ergens afgrenzen. In mijn herinnering was die afgrenzing ingegeven door de overweging dat lpg-installaties vooral worden ingebouwd om veel kilometers te kunnen maken. Net als bij diesels was dat de overweging. Vandaar dat die daarbuiten vallen. Het ging ook om de budgettaire beheersbaarheid. Dat was volgens mij de achtergrond daarbij.

De heer **Van Vliet** (Van Vliet):
Er zijn mensen die een auto op lpg hebben die tussen de 25 en 40 jaar oud is of een dieselauto. Door deze maatregel moet die auto plotseling dan maar gesloopt of geëxporteerd worden voor een habbekrats. Maakt dat voor de heer Groot dan echt helemaal niets uit?

De heer **Groot** (PvdA):
Natuurlijk maakt dat uit, maar nogmaals, er is een nette overgangsregeling gekomen. De zaak moet ook budgettair beheersbaar blijven. Bij deze auto's was de overweging dat zij vooral zijn ingericht om veel kilometers te maken. Dat is niet de bedoeling van de bewaking van het cultureel erfgoed. Dat is niet de leidende overweging daarbij.
Bij de accijnzen ligt de problematiek heel anders. Daarbij ging het niet primair om vergroening of rechtvaardigheid, maar om het behalen van budgettaire opbrengsten. We zien ook bij deze maatregel dat de opbrengsten tegenvallen. Je kunt erover discussiëren hoe dat komt. Er zijn een heleboel factoren die een rol spelen, bijvoorbeeld de grenseffecten. Je hebt echter ook te maken met zuiniger auto's, de conjunctuur, bevolkingskrimp in de grensstreek en veranderende mobiliteitspatronen. Het is heel moeilijk om daar een juiste diagnose aan te verbinden. In de maandcijfers zie je dat de accijnzen pas in de loop van 2014 steeds verder wegzakken. Hoe verklaart de heer Omtzigt dat? Als er accijnsverhogingen worden doorgevoerd, zie je meestal dat de effecten ervan in de loop van de tijd wegebben omdat mensen er toch aan gewend raken. In het algemeen is het ook nog zo dat de brandstofprijzen zijn gedaald. Hoe verklaart de heer Omtzigt een en ander? Misschien erkent hij dat er toch ook andere factoren in het spel zijn.
In een briefwisseling met de Kamer heeft de Staatssecretaris uitgebreid verantwoording afgelegd over de cijfers en de bronnen die hij heeft gebruikt, wanneer hij dat heeft gedaan en hoe dat past in de ramingscyclus. Houdt de heer Omtzigt nog steeds vol dat hier sprake is van systematische doelberekeningen, met daarachter de verdenking dat een en ander bedoeld is om de Kamer op het verkeerde been te zetten? Kan de

Staatssecretaris een update geven van de accijnsopbrengsten? Wat is de meest recente stand van zaken? Hoe gaat dat nu?

De heer **Bashir** (SP):
Over die cijfers heb ik een vraag aan de heer Groot. We vragen de Staatssecretaris hoeveel geld we ervoor moeten uittrekken om die accijnsverhoging terug te draaien. Hij heeft het dan over 280 miljoen en hij verwijst daarbij naar de begrotingstechniek, terwijl de realiteit een andere is. Is het niet handiger om het over de realiteit te hebben in plaats van over de werkelijkheid op papier? Daar komen we namelijk niet verder mee.

De heer **Groot** (PvdA):
Ik was net toe aan het hele proces van de raming van belastingopbrengsten en gedragseffecten. Ik hoop dus dat de heer Bashir nog even geduld heeft. Ik heb nog twee punten en dit is er eentje van.
De heer Omtzigt heeft volgens mij wel een punt als hij stelt dat het onbevredigend is dat er als regel geen rekening wordt gehouden met gedragseffecten. Meer inzicht in die effecten is wel degelijk van betekenis, ook voor de afweging die de Kamer maakt. De Algemene Rekenkamer heeft daar behartigenswaardige opmerkingen over gemaakt in een recent rapport. Ik snap heel goed dat je niet bij elke fiscale maatregel een uitgebreid onderzoek kunt doen, en ik snap ook dat dit vaak niet nodig is. Als je de eerste schijf iets ophoogt, is een macrotoets op de algemene uitverdieneffecten voldoende. Als we het evenwel hebben over belastingmaatregelen die ingrijpende gevolgen hebben voor een specifieke sector, dan ligt dat anders. Wat dat betreft, vind ik het antwoord dat de Staatssecretaris in de Miljoenennota geeft, niet helemaal bevredigend. Hij zegt namelijk dat er niets veranderd zal worden aan box 4.4.1. Mijn stelling is: hoe specifieker een belastingmaatregel, hoe meer je gehouden bent om echt te kijken naar de gedragseffecten. Mijn vraag aan de Staatssecretaris is dan ook of hij niet toch bereid is om daar wat vuistregels voor op te stellen.

De **voorzitter**:
Hoeveel tekst hebt u nog?

De heer **Groot** (PvdA):
Ik heb nog één punt, voorzitter.

De **voorzitter**:
Kort dan! Ik zie dat de heer Van Helvert eerst nog een vraag wil stellen.

De heer **Van Helvert** (CDA):
Op zichzelf is het positief dat de PvdA de Staatssecretaris, weliswaar heel voorzichtig, vraagt om de zaak terug te draaien of daar in ieder geval over na te denken. We hebben vele werkbezoeken gehad en we hebben het vaak geprobeerd, maar de houding was altijd heel star. Ik vind dit dus heel positief. Voor de zekerheid vraag ik echter nog even of ik het goed begrepen heb dat de PvdA wil proberen om de accijnsverhoging terug te draaien.

De heer **Groot** (PvdA):
Nee, ik ben bang dat hier sprake is van hineininterpretatie. Ik kijk vooral naar de toekomt. We hebben hier nu ervaring mee opgedaan. Er is veel discussie over gedragseffecten. Mijn opmerkingen zijn vooral gericht op de vraag hoe we dit soort discussies in de toekomst kunnen voorkomen. Hoe deze accijnsverhoging uitwerkt zullen we verder zien. We hebben echter geen voornemens om deze accijnsverhoging nu terug te draaien.

De heer **Van Helvert** (CDA):
Dat valt me een beetje tegen. Ik hoor de heer Groot zeggen dat we verder wel zullen zien hoe de accijnsverhoging verloopt. Ik denk dat pomphouders daar anders tegen aankijken. Ik zal hem een voorbeeld geven en hoor graag hoe de Partij van de Arbeid daartegen aankijkt. De heer Groot is vast ook op werkbezoek geweest bij veel bedrijven. Ik heb contact gehad met een transportbedrijf met een aantal vrachtwagens in de regio Eindhoven. Dat bedrijf huurt een Poolse medewerker in om elke nacht de vrachtwagens een voor een over de Belgische grens vol te tanken en ze vervolgens weer terug te zetten. Per vrachtwagen maakt de transporteur daar wat winst op. Het verlies dat de heer Wiebes of het kabinet lijdt, is echter enorm groot. Is de Partij van de Arbeid het met mij eens dat dit nooit de bedoeling kan zijn van een maatregel? Dit gebeurt bij meerder transporteurs. Als dit een gevolg is, is het toch de bedoeling dat je dit terugdraait?

De heer **Groot** (PvdA):
Ik heb bij de behandeling van deze maatregel altijd gezegd dat er pas een goede reden is om dit terug te draaien als de maatregel de facto leidt tot een daling van de opbrengsten. Ik zie daarvoor in de cijfers vooralsnog geen aanleiding. Helaas valt dit antwoord u tegen. Ik grijp echter aan bij de centrale aanbeveling van de heer Omtzigt: ga in de richting van een model waarbij je systematisch kijkt naar gedragseffecten als je belasting-maatregelen voorbereidt. Op dat punt steun ik de heer Omtzigt.

De heer **Bashir** (SP):
Ik kom toch even terug op mijn vraag van zojuist. Die 280 miljoen blijkt een wassen neus. Het is een papieren berekening waarbij geen rekening wordt gehouden met gedragseffecten. Als je gewoon naar de echte cijfers kijkt, zie je dat de opbrengsten flink tegenvallen. Recentelijk hebben we een brief ontvangen van het kabinet over de opbrengsten. Als je bijvoorbeeld mei of november bekijkt, dan zie je een tegenvaller van 27 miljoen, vergeleken met een jaar eerder. Als het doel van de maatregel extra opbrengsten was, en we die niet halen, dan is het toch logisch om de maatregel te schrappen? Is de heer Groot dat met mij eens? Wanneer hebben we volgens hem de opbrengst niet gehaald hebben? Is dat als er een afwijking is van 60%, 80% of van 90%? Wanneer is er te weinig opgehaald?

De heer **Groot** (PvdA):
Bij het debat heb ik gezegd dat je pas echt verkeerd bezig bent als je voorbij de top van de zogenoemde Laffercurve bent, dus als een tariefsverhoging leidt tot een dalende opbrengst. Ik haal dat echter nog niet uit de cijfers. Er is wel degelijk een meeropbrengst uit de dieselaccijns. We zullen ook moeten wachten op de doorwerking die dit heeft in latere jaren. Dat zien we ook bij andere tariefmaatregelen waarbij aanvankelijk de effecten fors waren. In de loop van de tijd kunnen die effecten weer wegebben.

De **voorzitter**:
Mijnheer Bashir, dit wordt uw tweede interruptie.

De heer **Bashir** (SP):
Ik ben zelf de tel kwijt van de interrupties, maar wat mij betreft is dit mijn laatste vraag aan de heer Groot. Ik ben het met hem eens dat we bij diesel wel een kleine meeropbrengst zien. Bij benzine zien we echter een gigantische tegenvaller. Kunnen we elkaar vinden om de accijnsverhoging terug te draaien als we naar de specifieke brandstoffen kijken? Nu lijkt het vooral een welles-nietesdiscussie te worden, maar als je naar de cijfers kijkt, zie je dat de maatregel gewoon niets oplevert. Dan is het heel dom

om die maatregel in stand te houden met alle negatieve gevolgen voor de grensstreek.

De heer **Groot** (PvdA):
Dan wijs ik de heer Bashir erop dat de benzineaccijns niet is verhoogd. Daarbij is alleen sprake van indexatie met de inflatie. Dat is een bijzonder klein effect, want de inflatie wijkt heel weinig af van nul deze dagen. Nee, aan de hand van de dalende benzineopbrengsten komt goed in beeld dat ook allerlei andere factoren een rol spelen, zoals verminderd autogebruik, de stand van de economie, zuinige auto's, andere mobiliteitspatronen, trek naar de stad waardoor er minder mobiliteit is en dat soort invloeden.

De **voorzitter**:
Mijnheer Bashir, dit wordt uw laatste interruptie.

De heer **Bashir** (SP):
Ja, ik gebruik die toch voor de correcte beelden. Er is wel degelijk sprake geweest van verhoging van de accijnzen. De accijnzen zijn geïndexeerd met inflatie. Daar is de btw-verhoging nog overheen gekomen. En ook over de indexatie moet weer btw betaald worden. Dus het is indexatie op indexatie. De accijnzen zijn dus wel degelijk verhoogd.

De heer **Groot** (PvdA):
De accijnzen zijn niet verhoogd, de btw inderdaad wel. Maar ik blijf volhouden dat dit slechts heel kleine effecten heeft op de benzineprijs.

De heer **Tony van Dijck** (PVV):
Mij valt op dat de heer Groot net als de Staatssecretaris gewoon in de ontkenningsfase blijft zitten. Hij kijkt naar de accijnsopbrengsten in euro's, maar de cijfers in liters tonen een heel ander beeld. Dat is het mooie van deze initiatiefnota. Het aantal liters diesel is met 7,5% gedaald. Voor lpg is het zelfs 24%. Met andere woorden: als je minder liters verkoopt, kun je wel meer accijnzen ophalen als je die maar genoeg verhoogt. Maar dan loop je wel de kans dat je een grote inkomstenpost misloopt die je normaal wel zou hebben gehad als al die liters in Nederland werden getankt. Het is opvallend dat de accijnsopbrengsten in Duitsland en België wel met 6% zijn gestegen. Hoe verklaart de heer Groot dat?

De heer **Groot** (PvdA):
In voorgaande jaren ging de economie in Duitsland en België duidelijk beter. Wij zien dat de economie in Nederland nu aantrekt. Wat dat betreft is er hoop voor dit land omdat de verwachting is dat de mobiliteit weer toe zal nemen. Dat kan nog een tijdje duren, maar dat zal zich ongetwijfeld weer gaan voordoen. Ik zit niet in de ontkenningsfase. Ik ontken niet dat gedragseffecten een rol spelen. Ik stel vast dat de verhoging van de dieselaccijns een zekere opbrengstverhoging tot gevolg heeft gehad, terwijl dit niet het geval is bij benzine. Daar zie je zelfs een daling. Wij zullen afwachten hoe zich dat verder ontwikkelt. Meer in het algemeen ben ik er wel voor om scherper te kijken naar gedragseffecten als wij belastingmaatregelen invoeren. Overigens verwacht ik dankzij het economisch herstel en het feit dat wij de overheidsfinanciën weer op orde hebben dat wij de komende jaren waarschijnlijk niet hoeven over te gaan tot nieuwe belastingverhogingen. Integendeel, wij kunnen denken aan de verdere verlaging van de belasting op arbeid.

De heer **Tony van Dijck** (PVV):
De heer Groot begon zelf over de Laffercurve. Dat is natuurlijk interessant. Kan de heer Groot zich voorstellen dat er meer inkomsten voor de schatkist zouden zijn dan nu, als wij de accijnzen op diesel en lpg zouden verlagen? Kan de heer Groot zich iets bij de theorie van de Laffercurve

voorstellen of kent de PvdA maar één route, namelijk belastingverhogingen?

De heer **Groot** (PvdA):
Nee, zoals ik in het begin al zei: als je voorbij de top van de Laffercurve bent, is een maatregel contraproductief. Maar dat is naar mijn stellige overtuiging niet het geval bij de dieselaccijns. Bij de benzineaccijns was er al een prijsverschil met Duitsland. Om die reden is de benzineaccijns niet verhoogd. Daarbij speelde het prijsverschil ten opzichte van het buitenland wel degelijk een rol.
Ik heb nog een laatste vraag aan de heer Omtzigt. Wij hebben de accijnsmaatregel indertijd gesteund. Wij wilden namelijk liever de brandstoffen iets meer belasten dan de belasting op arbeid te verhogen. Het was in die tijd een keuze tussen twee kwaden, want wij vonden dit niet leuk en de VVD ook niet, denk ik. Ik weet dat heer Omtzigt grote bezwaren tegen die keuze had en die heeft hij nog steeds vanwege de effecten op de pomphouders in de grensstreek.
Als het echt gaat om die pomphouders, had de heer Omtzigt het ook anders kunnen aanpakken. Waarom heeft hij niet een moreel beroep gedaan op de mensen in de grensstreek? Hij had ook kunnen vragen aan de grensbewoners om hun eigen pomphouder niet te laten vallen voor 3 cent per liter of € 1,50 per volle tank. Daarvoor ga je toch niet omrijden naar Duitsland? Die grensbewoners betalen dan niet meer, maar zij betalen hetzelfde als alle andere Nederlanders die niet in de grensstreek wonen.
De heer Omtzigt is op deze manier steeds maar bezig met het bevestigen van de mensen in hun eigen belang om zo weinig mogelijk te betalen, ook als de pomphouders in de eigen streek omvallen. Bewijst hij daarmee de pomphouders nu echt een dienst? Is dat nu het CDA, dat gemeenschapszin en verantwoordelijkheid in eigen kring hoog in het vaandel voert? Of gaat het alleen maar om oppositievoeren? Graag een reflectie daarop.

De heer **Van Vliet** (Van Vliet):
Een beetje populisme van de Partij van de Arbeid. Volgens mij wil de heer Groot toch lid worden van de SP. Ik heb gisteren met mijn BMW over de grens getankt. Daar gaat 70 liter in. Het was 12 cent per liter verschil, dus ik heb € 8,40 in mijn zak gestoken. Dat is nogal wat. Dat verhaal van de heer Groot van die 3 cent klopt niet.

De heer **Groot** (PvdA):
De tarieven variëren aan de grens, maar de verschillen zijn lang niet altijd zo groot. Ik heb laatst een partijafdeling op bezoek gekregen uit een dorp in de grensstreek. Ik zal niet zeggen welke, maar die PvdA-leden zeiden dat zij gewoon in de buurt tanken en niet voor een paar euro een heel stuk omrijden naar Duitsland. Zij vinden het ook belangrijk dat de pomphouders een goed bestaan hebben.

De heer **Van Vliet** (Van Vliet):
Dan kan ik alleen maar aan de heer Groot vragen of ik namen mag hebben als bewijs voor deze stelling. Ik kan me daar echt niets bij voorstellen.

De heer **Groot** (PvdA):
Ik zal de heer Van Vliet die doen toekomen. Het is al een jaar geleden dat ik die afdeling op bezoek had, dus ik moet het even nazoeken, maar dat kan ik wel doen. Er wordt gelachen, maar ik heb er echt uitvoerig met hen over gesproken. Ik vind dat er ook een verantwoordelijkheid is voor mensen in de grensstreek om hun eigen pomphouders niet te laten vallen, want uiteindelijk hebben we het over best kleine bedragen.

De **voorzitter**:
Ik begrijp de emoties op de tribune, maar ik verzoek u om niet van instemming of afkeuring te laten blijken. Dan kunnen we gewoon rustig doorgaan.

De heer **Tony van Dijck** (PVV):
Voorzitter. Ook namens de PVV de complimenten aan de initiatiefnemer, de heer Omtzigt. Zoals hij weet zijn we de afgelopen jaren samen opgetrokken op dit dossier om die domme, belachelijke accijnsmaatregel van tafel te krijgen. We wisten al dat het kabinet in de ontkenningsfase zit en niet wil zien dat er aan de pomp in Duitsland wachtrijen zijn met Nederlandse kentekens. Zij willen het niet zien, maar we hebben net gehoord dat de koopmansgeest bij de PvdA ver te zoeken is. Heel Nederland is geen dief van zijn eigen portemonnee, maar kennelijk zijn zij dat bij de PvdA wel.
Stoïcijns vasthouden aan verkeerd beleid, dat hebben we vaker gezien de afgelopen jaren. Zo ook de beslissing om de accijnzen te verhogen. Een kind had kunnen voorspellen dat dit desastreus zou uitpakken voor de pomphouders in de grensstreek. Maar nee, deze Staatssecretaris houdt gewoon vast aan zijn ongelijk.
Zelf kom ik ook uit Venlo. We hebben jarenlang, tot 2013, kunnen zien dat het speelveld gelijk verdeeld is. Duitsers tankten in Nederland en kochten gelijk Zigaretten, Kaffee und Gemüse. Daar draaide de hele Venlose middenstand op. En de Nederlanders tankten jaren hun benzine in Duitsland. Iedereen profiteerde. Het was in balans. Maar nu, met deze accijnsverhoging als sluitstuk voor de begroting, dacht men even 280 miljoen op te halen. De bekende Laffercurve is daarmee overschreden. Deze Staatssecretaris kreeg het deksel op de neus. Gevolg hiervan is dat de Duitsers hun diesel niet meer komen tanken in Nederland en dat heel logistiek Nederland zijn diesel over de grens tankt. De Staatssecretaris blijft dit ontkennen. Hij wringt zich, net als mijn buurman, in allerlei bochten om zijn ongelijk te verdedigen. De auto's zijn zuiniger geworden en door de recessie is er minder gereden, aldus de Staatssecretaris. Het is dan wel opvallend – ik zei het al – dat in Duitsland de dieselomzet wel met 6% groeide. Duitsland en België zaten echter ook in een recessie. Frau Merkel en monsieur Michel zijn deze Staatssecretaris dan ook eeuwig dankbaar.
De Duitsers hebben het niveau van de accijnzen langjarig bevroren. Dat doen ze niet voor niets. De Belgen geven accijnzen terug aan het vrachtverkeer. Klopt dat, vraag ik zowel de Staatssecretaris als de initiatiefnemer. Dit gratis geld willen Duitsland en België natuurlijk niet kwijt. Dat is logisch. De Staatssecretaris is echter blij met elke extra euro aan accijnsinkomsten. In de brief van de Staatssecretaris lees ik dat hij uitgaat van 102 miljoen euro extra inkomsten, terwijl de initiatiefnemer het heeft over 53 miljoen in het eerste kwartaal en 6 miljoen in het derde kwartaal. Er is dus een verschil tussen de informatie van de Staatssecretaris en die van de initiatiefnemer.
Dat deze meeropbrengst gepaard gaat met veel ontslagen, faillissementen en misgelopen btw-inkomsten, is kennelijk niet zo relevant voor de Staatssecretaris. Dat wil hij niet weten. Hoeveel lopen we mis? Ik spreek ook veel mensen die hun cosmetica in Duitsland kopen en die hun boodschappen in Duitsland doen, als ze daar toch al zijn om te tanken. Hoeveel btw-inkomsten en hoeveel werkgelegenheid lopen we mis?
De PVV steunt de conclusie dat de accijnsverhoging nauwelijks iets heeft opgeleverd. Het is een ernstig verwijtbare omissie geweest om de grenseffecten niet mee te nemen. De PVV roept daarom, net als de initiatiefnemer, de Staatssecretaris op met een alternatief model te komen. De Staatssecretaris geeft aan dat het terugdraaien 280 miljoen kost, maar hij weet natuurlijk dat dit onzin is. Hij rekent zichzelf rijk met 280 miljoen, maar hij haalt het vervolgens niet op.

Tot slot heb ik nog een vraag aan de initiatiefnemer. Ik heb vorig jaar drie keer een motie ingediend om in 2015 af te zien van de indexatie op brandstoffen, om zo de schade in de grensstreek enigszins te beperken. Waarom heeft de initiatiefnemer, en met hem het CDA, deze oproep tot drie keer naast zich neergelegd?
Dan kom ik op de oldtimers.

De heer **Groot** (PvdA):
De heer Van Dijck is zich er toch ook van bewust dat de balans van het grensoverschrijdend winkelen voor Nederland nog steeds behoorlijk positief is? Er wordt veel meer door het buitenland in Nederland gewinkeld dan andersom.

De heer **Tony van Dijck** (PVV):
Ik weet niet of die balans positief is voor Nederland, maar ik zie wel dat steeds meer mensen hun cosmetica, boodschappen, alcoholische dranken en sigaretten – dat komt onder andere door de accijnsverhoging in het Kunduzakkoord – in het buitenland halen. Vroeger haalde men sloffen sigaretten in de grensstreek. Ik heb zelf nog gewerkt in zo'n winkel. De sigaretten waren niet aan te slepen. Nu zijn die winkels allemaal failliet en haalt iedereen zijn sigaretten in België en Duitsland. Er is heel lang een balans geweest. Duitsers kwamen naar Nederland om bepaalde boodschappen te doen en Nederlanders gingen naar Duitsland om bijvoorbeeld benzine te tanken. Dat scheelde niet veel, maar het scheelde genoeg om die stap te zetten. Nu is de balans helemaal naar de verkeerde kant doorgeslagen, waardoor we veel werkgelegenheid en veel inkomsten mislopen.

De heer **Groot** (PvdA):
Dan vraag ik aan de Staatssecretaris hoe het nu zit met het grensoverschrijdend winkelen en de balans daarin.

De heer **Tony van Dijck** (PVV):
Dat was dus een vraag voor de Staatssecretaris.
Fraude en misbruik van de oldtimersregeling moeten natuurlijk worden aangepakt. Normaal gebruik van een auto moet ook normaal worden belast. De PVV vindt echter dat het kabinet met de huidige regeling wel heel resoluut de bijl zet in het hobbyisme, in de liefhebberij van mensen die een auto koesteren en die auto ernaast houden om er op zondag een blokje mee om te rijden. Dat kan niet meer. Terugkijkend zien we dan ook een slagveld. Van de 150.000 oldtimers zijn er maar liefst 60.000 uit het straatbeeld verdwenen: 8.000 zijn gesloopt, 2.300 zijn geschorst en 17.000 zijn geëxporteerd. De Stichting Autobelangen komt zelfs uit op 88.000 verdwenen auto's ten opzichte van 2012. De auto's zijn gesloopt, puur uit financieel-economische overwegingen. Dat is een nekslag voor ons rijdend historisch erfgoed, puur ingegeven door de linkse milieuactivisten, want die willen dat elke diesel wordt gesloopt, al is het een mooie Mercedes cabrio uit 1975 waarmee slechts 50 kilometer per jaar wordt gereden. Waarom laat de Staatssecretaris zich meeslepen in dit gevoel? Waarom komt er geen speciale kentekenplaat waarmee bijvoorbeeld alleen op zon- en feestdagen kan worden gereden? Heeft de Staatssecretaris dit overwogen? We zien dat taxi's een blauwe kentekenplaat hebben. Waarom komt er geen oldtimerkentekenplaat die goed te herkennen is? Als je er op een maandag of dinsdag mee rijdt, ben je in overtreding en krijg je een forse boete. Zo blijft de hobby betaalbaar en eindigt die niet in de sloop. Kan de Staatssecretaris op dit idee reflecteren?
We zien dat de Staatssecretaris de gedragseffecten deze keer wel heeft meegenomen, maar dat hij die ernstig heeft onderschat. Hij ging ervan uit dat elke jonge oldtimer zou worden vervangen door een nieuwe auto: het substitutie-effect.

De **voorzitter**:
Rondt u af, mijnheer Van Dijck?

De heer **Tony van Dijck** (PVV):
Ja, voorzitter. Over die nieuwe auto zou dan uiteindelijk toch motorrijtuigenbelasting worden betaald. De verwachte opbrengst hebben we net kunnen lezen: die was niet 82 miljoen, maar slechts 9 miljoen. Oftewel: de Staatssecretaris heeft zich vies vergist. Kan hij dit beamen?
Tot slot wil de PVV dat de jonge oldtimers op diesel en lpg ook onder het overgangsregime vallen. Waarom heeft de Staatssecretaris dit niet overwogen? Heeft hij liever een auto op benzine – want we zien dat bij de helft van de lpg-voertuigen de gastank is verwijderd – of een oude auto op lpg?

Voorzitter: Van Vliet

Mevrouw **Neppérus** (VVD):
Voorzitter. In de eerste plaats uit ook ik mijn waardering voor de heer Omtzigt en zijn medewerkers voor het schrijven van een initiatiefnota. Het is toch altijd bijzonder als zoiets gebeurt. Als ik de notitie zo lees, is er een duidelijk verschil tussen de informatie van de heer Omtzigt over de wijze waarop de accijnzen zich ontwikkelen en de informatie van de Staatssecretaris. Ik krijg hierop graag een reactie van allebei. Hoe zit dat nu precies?
Over de accijnzen is er de laatste jaren veel discussie geweest. Ook in het verleden was dat weleens zo, zeg ik er altijd bij, maar nu is dat natuurlijk toch wat meer. Er wordt ook heel nadrukkelijk gekeken naar het buitenland, dus naar de vraag of het buitenland veel voordeliger zou zijn. Met de benzine was dat al een hele tijd zo, maar dat zou nu ook zo zijn met diesel en lpg. Nu zou de Staatssecretaris gaan praten met de ons omringende landen, zo herinner ik mij uit een van de debatten. Hoe loopt dat overleg? Wat zijn de ontwikkelingen van de prijzen in die landen? Ik las laatst weer dat de diesel duurder zou worden in België. Ik hoor dus graag hoe die contacten lopen en wat de ontwikkelingen zijn. Dat is toch van groot belang.
Collega's spraken al over de raming. In een eerdere brief werd gemeld dat hierover geschreven zou worden met Prinsjesdag. Ik ben in de Prinsjesdagstukken het een en ander tegengekomen, maar ik vraag me toch af hoe je dit in de toekomst beter kunt doen. Het is wellicht te overwegen om er iets uitgebreider op in te gaan, want er loopt natuurlijk ook onderzoek. Ik las ook een stuk van de Rekenkamer. Voortaan moet toch duidelijker worden wat is meegewogen in de gedragseffecten en wat niet. Ik wil daar dus echt een stuk verbetering zien.

De heer **Van Helvert** (CDA):
Ik merk dat de VVD haar best doet om zaken zo veel mogelijk in twijfel te trekken om te laten zien dat het allemaal wel meevalt. Toch heb ik wel een vraag aan mevrouw Neppérus. Behalve dat zij natuurlijk beschermvrouwe is van de Staatssecretaris, is zij ook volksvertegenwoordiger. In die rol stel ik haar een vraag. zij is ook op werkbezoek geweest bij pomphouders, meer dan één. Zij hebben u, soms in al hun wanhoop, de cijfers laten zien van de daling van hun omzet, zeg ik tegen mevrouw Neppérus. Die werd elke maand erger. U hebt ook gezien dat er files ontstaan vanuit Nederland op de autosnelweg richting België, op het moment dat er een afrit is naar een tankstation in België. Daardoor moet er op Nederlands grondgebied met Nederlands geld een Nederlandse uitbreiding van een afrit worden gemaakt, om in Begië te kunnen tanken. Wat doet dat dan met u als volksvertegenwoordiger, los van al uw cijfervraagjes? Vindt u dat dit de bedoeling moet zijn van de maatregel van dit kabinet?

Mevrouw **Neppérus** (VVD):
Ik heb zeker te doen met al die pomphouders. Ik ben daar ook geweest – en dat geldt niet voor iedereen – toen de ellende begon met de btw-verhoging uit het Kunduz-akkoord. Ik meen zeker te weten dat dit ook door het CDA is getekend. Maar goed, het is natuurlijk triest wat daar gebeurt. Er zijn vervelende maatregelen genomen, ook met andere belastingen. Laten wij wel zijn; het was niet altijd even leuk. Het land komt nu op orde. Ik zeg ook altijd: de maatregel heeft een meeropbrengst opgeleverd. Er is meer ontvangen dan tot nu toe. Daar houd ik mij gewoon aan, hoe vervelend het ook voor mensen kan zijn. Het is wel zoals het gewoon is en dat kan ik nu niet veranderen, want er was een plus-opbrengst.

De heer **Van Helvert** (CDA):
Het is onjuist wat mevrouw Neppérus nu zegt. Zij kan dit zeker veranderen. Als de VVD vanaf nu zegt «wij willen dit veranderen», dan kan het veranderd worden. Wij hebben de Staatssecretaris gevraagd wat het kost om dit terug te draaien. Als de Staatssecretaris naar aanleiding hiervan met een reëel bedrag komt, dus niet het bedrag van 280 miljoen dat in de cijfertjes staat, maar een bedrag gebaseerd op de praktijk en een bedrag dat is te overzien – is de VVD dan bereid om met het CDA te kijken naar een dekking voor het voorstel om de accijnsverhoging terug te draaien?

Mevrouw **Neppérus** (VVD):
Ik stelde vast dat de dekking van het CDA vorig jaar kwam uit de verhoging van de bijtelling voor auto's. Dat was toen de gedachte. Nu zal er op dat terrein wel wat liggen, maar dan maak je anderen weer boos en teleurgesteld. Ik ga uit van de ramingen zoals die in dit land zijn vastgelegd. Ik zeg wel voor de toekomst, en dat hebt u mij eerder horen zeggen: kijk of je vooraf meer met grenseffecten rekening kunt houden. Dat vind ik van belang.

De heer **Tony van Dijck** (PVV):
Ik vind het toch een beetje krokodillentranen. De ellende is begonnen met de btw-verhoging van 21%. Dat klopt. Daar hebben de VVD, het CDA en nog een paar partijen voor getekend. Daarnaast kwam er nog eens ellende overheen met een accijnsverhoging op diesel van 7,7%. Mevrouw Neppérus heeft te doen met al die mensen met problemen in de grensstreek die hun pompstations moeten sluiten, maar zij doet er niets aan. Zij huilt mee, maar doet niets. In het Belastingplan zit een pakket voor 5 miljard lastenverlichting. Voor nog geen 100 miljoen hebben wij deze maatregel teruggedraaid. Meer heeft die niet opgeleverd vorig jaar. Daarom vraag ik mevrouw Neppérus nogmaals: is zij bereid om voor die 100 miljoen op de 5 miljard te bezien hoe wij deze ellende voor de grensstreek kunnen verzachten?

Mevrouw **Neppérus** (VVD):
Voor het eerste hoor ik de heer Van Dijck wel een dekking noemen, anders dan vorig jaar; toen moesten wij zijn verkiezingsprogramma lezen. Voor ons heeft de verlaging van de lasten op arbeid prioriteit. Daar ben ik eerlijk in. Dat gaat gewoon voor.

De heer **Tony van Dijck** (PVV):
Wij kunnen het zoeken in een stukje innovatie. Daar is ook extra geld voor in het Belastingplan. Ik noem de RDA-regeling die nu wordt samengevoegd. Wellicht kunnen wij daar die 100 miljoen weghalen. Dat raakt niet de lasten op arbeid. Het raakt slechts een stukje extra intensivering van de innovatie bij grote bedrijven.

Mevrouw **Neppérus** (VVD):
Wat er voor innovatie staat, laten wij gewoon staan, want innovatie is van groot belang.
Voorzitter. Ik ga verder met de oldtimers. De overgangsregeling kwam tot stand na het regeerakkoord waarin stond dat er helemaal gestopt zou worden met de vrijstellingen. Er is een overgangsregeling gekomen voor auto's op benzine, maar niet voor auto's op diesel. Ik heb altijd alleen de cijfers van de Staatssecretaris gezien, maar vanochtend las ik in Het Financieele Dagblad dat Autobelangen andere cijfers zou hebben. Wellicht kan de Staatssecretaris daar straks op reageren. Ik lees nog altijd over een meeropbrengst. De heer Van Dijck heeft gesuggereerd dat we moeten bekijken of we een ander systeem kunnen bedenken dat effectiever is. Laat de Staatssecretaris daar ook maar op reageren. Dat lijkt mij ook gewoon helder. Ik zeg wel: hoe vervelend het ook is, het is toen uit een overgangsregeling gekomen die verder juist royaal was. Maar dit puntje blijft natuurlijk gewoon vervelend. Dat is zo, maar ik zie geen financiële ruimte om het te veranderen. Ik zou toch graag een reactie horen van de Staatssecretaris op het stuk van Autobelangen en op de suggestie van de heer Van Dijck.

De **voorzitter**:
Volgens mij hebt u al twee interrupties gehad, mijnheer Van Dijck.

De heer **Tony van Dijck** (PVV):
Voorzitter, ik word wel twee keer direct aangesproken.
Betekent dat dat mevrouw Neppérus mijn suggestie van een apart kenteken wel sympathiek vindt?

Mevrouw **Neppérus** (VVD):
Ik heb daarover de mening gevraagd van de Staatssecretaris. Ik weet op dit moment volstrekt niet of het haalbaar zou zijn. Het moet wel reëel zijn en daarom hebt u mij om een reactie van de Staatssecretaris horen vragen.

Voorzitter: Neppérus

De **voorzitter**:
De heer Omtzigt verzoekt om een schorsing van vijf minuten. Daarom gaan wij nu schorsen. Na de schorsing zal eerst de heer Omtzigt en vervolgens de Staatssecretaris antwoorden.

De vergadering wordt van 11.55 uur tot 12.03 uur geschorst.

De **voorzitter**:
Graag rust op de tribune, dan kan eerst de heer Omtzigt en daarna de Staatssecretaris de gestelde vragen beantwoorden. Voor zijn beantwoording in eerste termijn geef ik nu het woord aan de heer Omtzigt.

De heer **Omtzigt** (CDA):
Voorzitter. Dank voor de vriendelijke woorden van een aantal leden van de commissie. Het is voor mij een nieuwe ervaring om aan deze kant van de tafel te zitten.
Omdat het om een zeer technische materie gaat, heb ik een aantal grafieken op een rij gezet, dan kunnen de leden zien wat er gebeurt[1].

De **voorzitter**:
Ik neem aan dat er geen bezwaar tegen bestaat dat dit stuk ter inzage wordt gelegd bij het Centraal Informatiepunt van de Kamer.

---

[1] Raadpleegbaar via www.tweedekamer.nl.

(Ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt van de Tweede Kamer der Staten-Generaal.)

De heer **Omtzigt** (CDA):
De neiging was groot om hier ook foto's van tankstations te laten zien, met palen in België, waar het gewoon 20 cent goedkoper tanken is en zelfs 50 cent goedkoper als je aan rode diesel doet, maar ik zal mij bij de feiten houden.
De reden dat ik deze initiatiefnota geschreven heb, ligt alweer wat verder in het verleden. De heer Groot gaf dat al aan. Ik heb vaker moeite gehad met ramingen. Ik heb samen met voormalig collega Huizing van de VVD-fractie een amendement ingediend om de Mitsubishi Outlander niet te laten vallen onder 0% bijtelling, want dat betekent gratis autorijden. Wij vroegen erom, daar 7% bijtelling van te maken. Toen zei de toenmalige Staatssecretaris – de toenmalige Minister was van mijn eigen politieke kleur, de toenmalige Staatssecretaris niet – dat er nauwelijks hybride auto's werden verkocht, dus levert het een besparing van 8 miljoen op om dat niet te doen. Uiteindelijk heeft de Nederlandse overheid 1 miljard uitgegeven aan de subsidiëring van semi-elektrische auto's. Was ons amendement maar eerder aangenomen.
Wat we hier vandaag zien bij de accijnsopbrengst en bij de oldtimers, is niet beperkt tot deze twee voorbeelden. Om maar meteen in te gaan op de vraag van de heer Groot en mevrouw Neppérus, waaruit ik het zou dekken: nou, mocht ik straks enige dekking nodig hebben, dan dekt het vervroegd verhogen van de bijtellingspercentage van de Mitsubishi Outlander alle problematiek die hier in de zaal is.
Ik moet – en dat is mijn laatste opmerking aan het adres van de heer Groot – toegeven dat het klopt dat er tegemoet is gekomen aan twee groepen oldtimers. Die boven de 40 jaar en de benzinerijders hebben een nette overgangsregeling gehad. Die dekt ongeveer twee derde van het totale bestand. Het overige derde zijn mensen die een andere auto hebben en niet € 120 betalen, maar € 1.500.
We beginnen met de accijnzen, want daar ging de initiatiefnota over. Wat gebeurde er met de verkoop? De lpg-verkoop in Nederland stortte in met 35 tot 40% na de maatregel die per 1 januari 2014 is ingegaan. De verkoop van diesel nam over het jaar 2014 met ongeveer 7% af in volume. Dat is 500 miljoen liter die niet in Nederland getankt zijn, maar in België of in Duitsland. 500 miljoen liter! Een aantal van de collega's vroeg of de economie goed was. Ja, in 2014 begon die aan te trekken, terwijl er in 2008 een diepe recessie was. Brandstof is in hoge mate gecorreleerd aan de economie. Groeit de economie met 3%, dan groeit grosso modo ook het aantal autokilometers met 3%. We hadden in 2014 een lichte groei. In 2015 lijkt het overigens nog iets beter te gaan.
Wat bracht die accijnsverhoging op? Een voordeel van deze heel late bijeenkomst is dat we gewoon naar de jaarverslagen kunnen kijken. We hoeven geen discussie meer aan te gaan over de vraag of mijn cijfers en mijn ramingen beter zijn dan die van Staatssecretaris Wiebes. Hoewel ik die discussie natuurlijk heel graag aanga, kon ik nu gewoon naar het jaarverslag van de regering gaan. In de begroting van 2014 werd een accijnsopbrengst voor niet-lichte oliën – dat is diesel en lpg, plus de 2 of 3 liter per jaar die nog aan zwavelhoudende diesel getankt wordt, maar die is er zo goed als uit – van 4 miljard en 56 miljoen geraamd. Uiteindelijk staat in het jaarverslag dat 3,38 miljard en 32 miljoen is binnengekomen. Dat betekent dat er een tegenvaller is van 224 miljoen. Dus leverde de accijnsverhoging volgens deze cijfers 56 miljoen euro op, want dat trek ik er dan maar even van af.
Wat gaat er de komende jaren gebeuren? Daarvoor heb ik de begroting voor komend jaar gepakt. Daarin staat dat de dieselaccijns 3.777 miljoen opleverde en elk van de komende jaren gaat dalen. Let op: alle andere belastinginkomsten in dit land stijgen, of het nu de kansspelbelasting of

de vpb is. De energiebelasting stijgt nog extra, zelfs de belasting op water, maar ook de geraamde opbrengst van alle belastingen die niet veranderd worden stijgt. Er staat bij de dieselaccijns dat wij nog een verdere endogene afname zullen zien.
Wij dachten: laten wij eens vragen wat daarmee bedoeld wordt. «Het internationale vrachtverkeer vormt de belangrijkste verklaring voor de terugloop in de Nederlandse dieselaccijns, hoewel exacte gegevens hierover ontbreken», zo luidt het antwoord dat de Staatssecretaris en Minister Dijsselbloem eind september gaven op de vragen die het CDA stelde naar aanleiding van de Miljoenennota. Je kunt een heel lange lijst met vragen indienen en dit was vraag 198 van de vragen die alle fracties samen hadden ingediend. In elk geval zullen wij de komende jaren dus een verdere daling van de opbrengst van de dieselaccijns zien.
Wat betekent dat? Volgens het CBS is er 500 miljoen minder verkocht. Collega Van Vliet heeft gevraagd welke cijfers ik hiervoor gebruik; voor de volumecijfers gebruik ik gegevens van het CBS, voor de opbrengsten gebruik ik exclusief de cijfers van het Ministerie van Financiën, omdat wij die op dit moment via de begrotingen hebben, en voor de Europese cijfers gebruik ik de cijfers van Eurostat, het Europese statistiekbureau. Voor de achtergrond: ik ben statisticus van huis uit, dus deze klus vond ik nog leuk ook. Ik weet dat dit niet voor iedereen hetzelfde ligt, maar ieder zijn rare ding.
Waarom wordt het internationale wegverkeer als verklaring aangewezen? Als je een grote vrachtwagen hebt, mag je een tank tot 1.000 liter hebben. Heb je meer, dan ben je benzine of diesel aan het importeren en exporteren. Sinds januari 2014 is diesel in Nederland duurder dan in Duitsland. Het verschil bedraagt ongeveer € 15: € 7 voor de accijnzen en € 8 voor de voorraadheffing, die Duitsland niet kent. Als zo'n grote vrachtwagen met een lege tank naar Duitsland gaat, loopt de Nederlandse regering € 485 mis, krijgt Merkel € 470 en bespaart de transporteur € 15. Aan de Belgische grens zijn de verschillen groter; daar vroeg een collega naar. Het prijsverschil is daar op dit moment 10 cent per liter. Dat levert een besparing van € 100 op. Verder kent België een accijnsteruggave voor voertuigen groter dan 7,5 ton, waardoor de transporteur daarbovenop nog ongeveer € 80 terugkrijgt. Een tankbeurt in België scheelt dus € 180. Vandaar ook dat de Poolse chauffeurs waarover de heer Van Helvert het had, ingehuurd worden. Aan de Duitse grens ga je niemand inhuren, want voor die € 15 kun je die vrachtwagen nog geen 5 kilometer laten rijden. Je doet dit dus alleen als je naar Duitsland rijdt. Als je niet naar Duitsland rijdt, ga je als transporteur geen omweg maken. Daar is het te duur voor.

De heer **Tony van Dijck** (PVV):
Ik kwam ook uit op 500 miljoen liter minder. Wat zou het voor de accijnsinkomsten betekenen als die 500 miljoen liter in Nederland was getankt? Zou dat 280 miljoen zijn geweest of nog meer?

De heer **Omtzigt** (CDA):
Rond de 230 miljoen. Ik neem de btw bewust niet mee in het voorbeeld omdat het internationale wegverkeer, dat het grootste effect heeft, de btw zowel in Nederland als in Duitsland terugkrijgt omdat het onder de vooraftrek valt. Als het personenauto's waren, wat aan de grens met België het geval is met benzine, mist Nederland niet alleen de accijnsinkomsten, maar ook de btw-inkomsten. Het zou niet eerlijk zijn om die hier mee te rekenen, want hier mist Nederland alleen de accijnzen.

De heer **Groot** (PvdA):
Ik begrijp dat het in Duitsland niet zoveel uitmaakt, maar dat het voordeel in België veel groter is vanwege de accijnsteruggave. Begrijp ik het goed dat de verlaging van de dieselaccijns met 3 cent die de heer Omtzigt bepleit, niet zou helpen voor het grenseffect met België?

De heer **Omtzigt** (CDA):
Dat helpt voor het grenseffect met België helemaal niet, maar alleen voor het grenseffect met Duitsland. Onze grens met Duitsland is ongeveer twee keer zo lang als onze grens met België. Het verschil met België is nu 18 cent. Het afgelopen weekend is daar een begrotingsakkoord bereikt. De dieselprijs gaat met ongeveer 5 cent omhoog en het verschil wordt dus 13 cent, maar de benzineprijs gaat 8 cent verder naar beneden. Als de benzine in België nog eens 8 cent naar beneden gaat, dan is het verschil op accijns geen 16 maar 24 cent. 24 cent plus btw is bijna 30 cent. Als u een volle tank benzine tankt, dan bent u na het begrotingsakkoord in België € 11 tot € 12 goedkoper uit dan wanneer u in Nederland tankt. Dan gaat u dus ook een ommetje rijden.
Wat mijn persoonlijke situatie betreft: ik woon aan de grens. Als mijn remschijf het niet doet, dan sta ik in Duitsland stil, maar dat is geen probleem. Ik tank in Nederland. Dat is met het salaris van een Kamerlid echt niet zo moeilijk, maar voor een heleboel mensen in Nederland is € 11, € 12 een hoop geld als je niet al te veel geld hebt en moet besparen. Die mensen tanken gewoon in het buitenland. Ik vind het raar om die mensen daarvan de schuld te geven, zeker van pro-Europese partijen die voor open grenzen zijn. Ik kan daar niet bij.
De accijnsverhoging levert 56 miljoen op, maar er is 500 miljoen minder getankt. U ziet wat er gebeurt met het vervoer. Dat loopt de komende jaren op. Duitsland heeft langjarig niet geïndexeerd, dus het verschil loopt op. In 2015 was het al ongeveer € 23 voor een tank en dat loopt waarschijnlijk richting de € 30 naar het volgende Belastingplan. De Duitsers zijn overigens nog slimmer dan Nederland. Als een Nederlandse transporteur in Duitsland rijdt, dan moet hij de Maut, een kilometerprijs betalen terwijl de Duitse transporteur hier gratis rijdt. Vanuit Duits perspectief is het optimaal; de Nederlandse transporteurs betalen daar veel belasting.
U ziet dat de dieselafzet in Nederland instortte, terwijl het Nederlandse groeipercentage grosso modo in lijn was met het Europese gemiddelde. De afzet in Duitsland en België groeide met 2%, terwijl die bij ons met tegen de 7% afnam.
Waarom heb ik Duitsland genomen? U ziet de CBS-maatwerktabel. Waar gaan Nederlandse vervoerders heen als zij met een grote vrachtwagen op weg gaan? Dat zijn 8 miljoen ritten per jaar naar het buitenland. Daarvan gaat 45% naar Duitsland. Op die ritten kan een Nederlandse chauffeur de opdracht krijgen om in Nederland of in Duitsland te tanken. Op die 3,7 miljoen wordt nu potentieel in Duitsland getankt, terwijl daarvoor in Nederland werd getankt. België is ook zeer relevant met 2,9 miljoen ritten per jaar. Daarna loopt het snel af. Na de top vijf, met het Verenigd Koninkrijk, Frankrijk en Italië, komen nog Zweden, Polen en Oostenrijk. U ziet waarom Duitsland, onze grootste handelspartner, het belangrijkste land is en waar de keuzevrijheid is. Als u van Amersfoort naar Hannover gaat, dan rijdt u nooit via België want dat is honderden kilometers om. U kunt tanken aan de ene kant van de grens in Nederland of aan de andere kant van de grens in Duitsland.
Hoe verder? U ziet dat de dieselopbrengst afneemt, terwijl alle andere belastingopbrengsten toenemen. Dit is de Miljoenennota van 2016. Ik wil graag van de Staatssecretaris weten wat het effect zou zijn van een verlaging met een paar cent. Zijn wij dan niet slimmer bezig? Dat dekken wij dan maar met die Mitsubishi Outlander of met de elektrische auto, want het gaat om het wegverkeer. Wilt u trouwens weten hoe erg het is? Transport en Logistiek Nederland heeft nu een tankpasje voor alle chauffeurs waarmee zij accijnsteruggaaf in België krijgen. Dit is een Nederlandse branchevereniging. Zo solidair zijn we. U kunt het automatisch terugkrijgen; daar adverteren ze sinds vier weken mee. Dat is ongeveer het niveau hoe erg het is, voordat we het hier in Den Haag door hebben.

Ik wil ook graag een betere raming van effecten en prijzen. Ik nam net de elektrische auto als voorbeeld, maar dat geldt ook voor de diesel. Kortheidshalve heb ik alleen diesel gedaan, want anders duurt dit notaoverleg vier uur. Mijn achtergrond als docent is bekend, maar ik krijg hier geen uren de tijd. Voor de grenspomphouders zal er heel veel effect op benzine zijn. Dat zal nog erger worden door de recente Belgische maatregel.
De heer Van Helvert vroeg naar de oldtimermaatregel.

De **voorzitter**:
Ik neem aan dat u er kort op ingaat, want de initiatiefnota ging over accijnzen. Dus graag alleen concrete vragen over de oldtimers.

De heer **Omtzigt** (CDA):
De concrete vraag is wat het zou opleveren. 120 miljoen. Waarom? Het kabinet zegt dat ze allemaal gaan betalen. Wat gebeurt er? Ze gaan schorsen, exporteren en slopen. Waarom? Als je een diesel van 35 jaar oud hebt, betaal je nu € 1.400 bpm/jaar, en ze rijden gemiddeld 2.000 kilometer per jaar. Dat is een belasting van 70 cent per kilometer. Dat is geen hobby meer.
Wat Wiebes in zijn brief schrijft, is een sprookje. Hij schrijft dat hij ervan uitgaat dat alle niet meer vrijgestelde voertuigen maximaal belasting betalen en dat iedereen die zijn auto laat slopen of exporteert een nieuwe auto koopt en dat die auto ook nog een diesel is. Dat is drie keer fout. Ten eerste bij de lpg-auto's. 9.300 auto's hebben geen bijzondere status. De Staatssecretaris veronderstelt dat die allemaal het volle tarief zullen betalen. Uit nadere berekening blijkt dat slechts 3.400 auto's het volle tarief betalen. Waarom? Omdat 4.400 auto's zijn omgebouwd naar benzine. Die betalen geen € 1.500 meer maar € 120. Er komt dus geen 50 miljoen maar 30 miljoen binnen. Hoeveel kochten er een nieuwe auto? Dat heeft de Stichting Autobelangen bekeken. Dat waren er geen 90.000 maar 23.000. De opbrengst is dus geen 85 miljoen maar 11 miljoen. Het levert dus 40 miljoen op, en geen 137 miljoen.
Wat kun je dus doen? De suggesties van de collega's opvolgen. Overgangsrecht, betere modellen en, tussen twee haakjes: de heer Van Helvert deed een duidelijk voorstel. Het zou 500 miljoen moeten opbrengen, maar het totaal van de maatregelen heeft in het gunstigste geval 100 miljoen opgeleverd. Die 400 miljoen moet ergens anders vandaan gehaald worden. Dat is ontzettend zonde van het belastinggeld.
Er zijn een paar losse vragen gesteld. Ik ga vandaag niet in op de verplichte informatievoorziening aan de Kamer. Die vond ik enigszins suboptimaal, maar ik wil dat liever op een ander moment doen. Dat kan beter.
De heer Groot stelde dat de accijnsopbrengsten pas in de loop van 2014 zakten. Dat klopt. Het aantal liters zakte onmiddellijk, maar de accijnsopbrengsten hebben aan het begin te maken met een eenmalige post van 50 miljoen. De Staatssecretaris heeft dat in zijn brief ook aangegeven. Omdat je wat later afdraagt dan dat je tankt, zie je dat pas twee maanden later doorkomen in de cijfers. Als je echter naar de kwartaalcijfers kijkt, zie je dat het vanaf het eerste kwartaal van 2014 al diep in de min gaat. In mijn initiatiefnota staat dat ook. Dat zijn de cijfers van het CBS.
Is er nog steeds sprake van een doelberekening? Ik denk het niet. Ik denk dat de laatste cijfers in de Miljoenennota eerlijk waren. Daar zie je dus dat er in dit dossier sprake was van een tegenvaller van meer dan 200 miljoen. Met de heer Groot hoop ik iets meer te horen over de gedragseffecten dan wat daarover in box 4.4.1 van de Miljoenennota staat. Dat is een moeilijke opdracht, maar daar moeten we echt mee aan de slag, want anders voeren we de verkeerde maatregelen voor dit land door. Dan maakt het niet uit of je voor meer vergroening of niet bent, want dan krijg je het verkeerde.

Hebben wij liever brandstof of arbeid? Dat had natuurlijk een vraag aan de CDA-fractie moeten zijn, maar ik zal die vraag beantwoorden. Ik heb liever minder subsidie op hybride auto's en sjoemelauto's, maar dan wel een wat lager belastingpercentage. Ik zou het niet op de arbeid doen.
Bewijs ik de grenspomphouders een dienst? Ja, ik denk dat ik de grenspomphouders hiermee een behoorlijke dienst bewijs. Ik snap niet waar die vraag eigenlijk vandaan komt.
De heer Van Dijk vroeg waarom wij drie keer een motie niet gesteund hebben om af te zien van indexatie. Omdat die motie niet gedekt was. Ik wil graag weten wat het precies kost qua dekking. Dan ben ik ook bereid om boter bij de vis te doen. Overigens vond ik zijn idee voor een kentekenplaat in het weekend, wanneer er wat minder files staan, zodat je echt onderscheid kunt maken tussen dagelijks gebruik en hobbygebruik, heel sympathiek. Ik ben dan ook heel benieuwd wat de Staatssecretaris daarvan vindt.

De **voorzitter**:
Ik dank de heer Omtzigt voor zijn beantwoording. Het woord is aan de Staatssecretaris.

Staatssecretaris **Wiebes**:
Voorzitter. Er wordt hier een discussie gevoerd over accijnzen en oldtimers. Ook mij past het om een compliment te geven aan de heer Omtzigt, die daarover een initiatiefnota heeft opgesteld en ook een presentatie heeft voorbereid. Iedereen hier weet dat ik het altijd zeer waardeer als iemand dat doet. Dat weet de heer Omtzigt dus ook.
Indirect hebben wij het natuurlijk niet alleen over accijnzen en oldtimers – de heer Omtzigt zegt dat misschien ook wel – maar eigenlijk ook over de ramingssystematiek. Als de ramingssystematiek anders was geweest of als wij daarmee anders waren omgegaan, dan hadden wij misschien deze discussie ook niet gehad. Misschien werd er dan nog discussie gevoerd over een bepaald deel, maar dat zou dan niet zo uitvoerig gebeuren. Wat mij betreft is de ramingssystematiek hier dan ook een beetje de wortel van de sluimerende onvrede. Als ik het hele spectrum hier beluister, dan is er een algemeen gedeeld onbevredigend gevoel over ramingen. De heer Van Vliet begon erover. De heer Van Helvert en de heer Groot hadden het er ook over. Dat gevoel spreekt hieruit.
Gedragseffecten bestaan. Ik hoor hier ineens dat ik zou vinden dat gedragseffecten niet bestaan. Ik zou het bestaan van gedragseffecten ontkennen. Dat heb ik mijzelf nog nooit horen zeggen. Ik erken wel dat er meer bestaat dan gedragseffecten alleen. Misschien verwacht ik dat de deelnemers aan dit debat dat op termijn ook doen. Er zijn ook effecten die geen gedragseffecten zijn. Als we alles terugvoeren op gedragseffecten – ik kom daar later op terug, want dat doet de heer Omtzigt hier namelijk – dan zijn wij ook niet zuiver bezig. Er zijn effecten die samenhangen met externe factoren en er zijn effecten die samenhangen met gedrag. Gedragseffecten bestaan echter gewoon. Zij worden wel meegenomen, maar niet op een manier die hier tot heel veel herkenbaarheid en vreugde heeft geleid. Daar waar ze vallen te ramen, worden ze meegenomen. Dat heeft achteraf bezien tot de geestige situatie geleid dat er strikt genomen gedragseffecten zijn meegenomen bij de oldtimers, namelijk ruwweg, grosso modo voor een derde weglek. De Kamer is ook geïnformeerd over de te verwachten gedragseffecten. Bij de accijnzen zijn echter geen gedragseffecten ex ante meegenomen. In het ex-antegetal zitten dus soms gedragseffecten, voor zover we ze ook maar enigszins denken te kunnen ramen, en soms niet. Als je ze niet kunt ramen, wil dat niet zeggen dat ze er niet zijn. Hierdoor ontstaat er natuurlijk discussie – daarover zijn de heer Omtzigt en ik het wel eens – over een soort imaginair bedrag van 280 miljoen, als het bijvoorbeeld om accijnzen gaat. Iedereen weet dan van tevoren dat het geen 280 miljoen wordt, want de gedragseffecten

zitten daar nog niet in. Zij worden, voor zover ze niet in het ex-antegetal worden meegenomen, wel in het ex-postgetal meegenomen. Ergens diep onder de motorkap van het CPB komen ze terug, maar wij weten eigenlijk niet hoe, want ze worden niet apart gerapporteerd. Hierdoor ontstond de indruk dat wij geacht werden 280 miljoen op te hoesten, terwijl dat niet gaat gebeuren. Dat weten wij ook van tevoren, want die gedragseffecten zitten daar niet in.
Dat zijn de regels. Zij werken alle kanten op. De heer Omtzigt heeft gelijk als hij zegt dat je van tevoren weet dat die 280 miljoen niet wordt gehaald. Ik popel ook weleens om gedragseffecten mee te nemen, terwijl dat niet kan. Ik ga een voorbeeld geven. Aan de 5 miljard lastenverlichting op arbeid zit ook een gedragseffect. Er zitten zelfs inverdieneffecten aan. Mensen nemen een baan. Zij zijn dan minder afhankelijk van uitkeringen en betalen daarvoor in de plaats belasting. Er zijn dan natuurlijk gigantische gedragseffecten te verwachten, die wij hadden kunnen inboeken. Maar ja, dan moet het kabinet zich aan precies dezelfde regeltjes houden, ook als dat niet goed uitkomt. We kunnen dat dan niet inboeken, omdat het niet tot de raambare gedragseffecten behoort. Ik moet dus eerlijk zeggen dat mijn handen af en toe ook jeuken, maar ja, daar hebben we de begrotingsregels voor.

De **voorzitter**:
De heer Groot en de heer Van Dijck willen een interruptie plegen. Elke woordvoerder krijgt één interruptie in twee etappes.

De heer **Tony van Dijck** (PVV):
Het valt mij op dat de Staatssecretaris zegt: we hebben 280 miljoen ex ante geraamd en we weten van tevoren al dat we dat niet halen, omdat daarin geen gedragseffecten zijn meegenomen. Het is dan natuurlijk wel vreemd dat we, als we die maatregel willen terugdraaien, weer een dekking moeten zoeken voor dezelfde ex ante 280 miljoen, terwijl we dan wel ex post realiteitsgegevens hebben waaruit blijkt dat die 280 miljoen bij lange na niet gehaald wordt.

Staatssecretaris **Wiebes**:
Ik was net bij dit deel van mijn betoog aangekomen. Het is voor mensen rond de tafel – ik hoor daar van ganser harte bij – niet altijd bevredigend hoe we dat doen. Ik wil niet meteen beloven dat het beter kan, maar ik heb daarover op eigen verantwoording een passage in de Miljoenennota beloofd. Ik denk dat er rond de tafel niet veel mensen juichend van hun stoel zijn gesprongen bij die passage in de Miljoenennota. Laat ik het even op mezelf betrekken. Daar werd uitgelegd hoe het zat en waarom het zo zat, maar uiteindelijk wil je natuurlijk een groter instrumentarium om al in het ex-antegetal zo veel mogelijk raambare gedragseffecten mee te nemen. De Minister van Financiën heeft tijdens de Algemene Financiële Beschouwingen gezegd dat het in de rede ligt dat de Studiegroep Begrotingsruimte hier nog eens even stevig naar kijkt. Hij kan dat niet beloven, want hij zit niet in die studiegroep en hij stuurt die ook niet aan. Daar zit een onafhankelijkheid in en dat is ook niet zo gek. Nu de Minister van Financiën dit evenwel zo gezegd heeft, hebben wij vermoedelijk nog nadere overwegingen van de Studiegroep Begrotingsruimte te verwachten. Ik denk dat velen hier rond de tafel hopen dat wij een instrumentarium vinden dat ervoor zorgt dat het ex-antegetal dichter bij het ex-postgetal komt. De heer Van Dijck spreekt geen woord Chinees: je weet al van tevoren dat het niet klopt als er geen gedragseffecten in zitten. Hier aan tafel durft niemand te ontkennen dat er gedragseffecten zijn, ik niet en de leden ook niet. Dit zou dus eigenlijk beter moeten, maar we gaan zien of dat haalbaar is. De Studiegroep Begrotingsruimte moet op een nette manier vertellen wat er wel en niet kan, want daar wortelt veel van de onrust en de onvrede.

De heer **Tony van Dijck** (PVV):
We weten allemaal dat die 280 miljoen wishful thinking was. Dat bedrag werd niet gehaald. Nu komen wij tot de conclusie dat het een domme maatregel was, maar de Staatssecretaris houdt er stoïcijns aan vast en gaat een en ander nog eens onderzoeken met de Studiegroep Begrotingsruime, terwijl er, as we speak, gewoon pompstationshouders omvallen en mensen in de grensstreek hun baan verliezen. Met andere woorden: wanneer is voor de Staatssecretaris het moment bereikt dat hij zegt: dit was een maatregel die wij zwaar hebben onderschat; we moeten nu ingrijpen, anders is het middel erger dan de opbrengst?

Staatssecretaris **Wiebes**:
Ik heb net uitgelegd dat het geen wishful thinking is, maar een ex-anteraming. Wij zouden willen – daar zijn wij het geheel over eens met elkaar – dat er een belangrijker deel van de gedragseffecten in de raming kan worden meegenomen. Dat is in ieders belang, maar de term wishful thinking werp ik verre van mij. Over het politieke oordeel dat de heer Van Dijck hierover uitspreekt, hebben wij, denk ik, al zes of zeven keer van gedachten gewisseld, waaronder drie keer plenair. Ik zal er straks nog op terugkomen.

De heer **Groot** (PvdA):
We hebben het over de ramingen. Het is mooi dat de Studiegroep Begrotingsruimte daarnaar gaat kijken. Zou het Ministerie van Financiën hier echter niet zelf al mee aan de slag moeten? Ik begrijp dat bij een lastenverlichtingspakket van 5 miljard een toets van het CPB op, in dit geval, inverdieneffecten afdoende is. Dat zijn namelijk vaak algemene maatregelen. Als je het evenwel over specifieke belastingmaatregelen hebt, dan weet je dat die een groot effect kunnen hebben op een bepaalde sector. Moet je dan niet als regel al vooraf een schatting maken van de te verwachten gedragseffecten? Nu gebeurt dat nog niet, maar daar zou je toch wat vuistregels voor moeten ontwikkelen. Het Ministerie van Financiën zou daar nu al mee aan de slag kunnen gaan.

Staatssecretaris **Wiebes**:
Zodra de Studiegroep Begrotingsruimte daar een verstandig advies over op tafel legt, is het Ministerie van Financiën aan zet. We moeten daar dan natuurlijk wel plausibele vuistregels voor ontwikkelen, maar dat zouden wij natuurlijk wel verdomd graag doen.
Om even te laten zien hoe moeilijk het is, ga ik door met mijn betoog en kom ik op de oldtimers. Uitgerekend bij de oldtimer is dat gedaan. Ik kom straks op de vraag of dat achteraf klopte, maar daar is een gedragseffect ingeboekt. Er is bij de oldtimers niet gedaan wat we gewoonlijk ex ante doen, namelijk het deltatarief maal het volume, waarbij er dus geen enkel gedragseffect wordt meegenomen. Er is een weglek van een derde ingeraamd. Was dat erg nauwkeurig? Nee, dat was het niet. Dat weten we nu ook. Toen hebben mensen echter naar beste weten en kunnen gedacht dat het weleens een weglek van een derde zou kunnen zijn. Dat hebben ze onderschat. Het is ook niet zo makkelijk. We hebben geen database van oldtimermaatregelen waarop we een regressieanalyse kunnen loslaten. Het ministerie heeft toentertijd een schatting gedaan en die was niet zo precies. Er is oorspronkelijk bij het regeerakkoord een schatting gedaan. Daarna zijn daar nog dingen op in mindering gebracht: 17 miljoen voor de overgangsmaatregel en 16 miljoen voor de 40-plussers die werden vrijgesteld.
Uiteindelijk moest er door deze maatregel in 2014, even over de vuist gerekend, 120 miljoen binnenkomen. Dat was ongeveer het getal dat we moesten hebben. Het lijkt nu tussen de 60 en 70 miljoen uit te komen. Dat heeft ook met een aantal niet-auto-effecten te maken, want het gaat niet alleen om auto. Dat neemt een schatting mee van de substitutie. Ik denk

dat het departement daarvoor een minder mooie berekening heeft neergelegd dan Stichting Autobelangen; laat ik dat gewoon zeggen. We hebben daar uitgebreid over zitten puzzelen: hoe gaan we dit nou ramen? Ten eerste draai je een query. Ten tweede doe je een steekproef. Even in alle eerlijkheid: ik heb besloten om dat niet te doen, simpelweg omdat het autoteam volledig overgekookt was. We hebben een team van mensen dat dit gewoonlijk doet. Een keer in de vier jaar hebben zij het heel druk, want dan hebben ze de Autobrief. Dat is een fenomenaal werkstuk waarvoor je ongeveer de hele wereld op autogebied doorrekent. Het ontbrak ons simpelweg aan capaciteit. Toen heb ik gezegd: er zijn twee mogelijkheden, namelijk de Kamer nog langer laten wachten of een schatting maken op een andere manier. Ik denk achteraf bezien dat ik niet helemaal het juiste deurtje ben binnengegaan. Dat had beter gemoeten. Ik denk dat ik het beter had kunnen uitstellen. Dat was dan wel een stevig uitstel geweest overigens, want dan waren we er nu nog steeds niet aan toegekomen. Maar dat had ik beter kunnen doen.
Ik heb groot respect voor de berekening van Stichting Autobelangen, die onbezoldigd en niet in dienst van het Rijk een berekening heeft gemaakt die beter is dan die van mijn departement die onder mijn verantwoordelijkheid is gemaakt. Daar heb ik dus groot respect voor. Op basis daarvan denk ik dus dat er 60 tot 70 miljoen uit komt. Een aantal dingen heeft Stichting Autobelangen niet kunnen ramen. Er zijn ook mensen die een leaseauto nemen of de auto op naam van hun partner zetten of wat je verder nog kunt verzinnen. Dat zijn echter kleinere effecten. Met andere woorden: ik neig ernaar om de raming van Stichting Autobelangen meer te omarmen dan de raming die in mijn eigen brief staat. Overigens bevatte die een bandbreedte zo groot als een voetbalveld. Iedereen mag aan zijn kant van de bandbreedte zitten. Als je echter zo'n grote bandbreedte laat zien en je hebt toch nog niet raak geschoten, dan mag je wel heel kritisch naar je eigen berekening kijken. Zo moet ik het gewoon even zeggen.

De heer **Van Helvert** (CDA):
Nog even over het accijnsgedeelte. Ik ben blij dat de Staatssecretaris zegt dat hij ook niet blij is met de ramingen; dat lijkt me een stap in de goede richting. Eerdere debatten over de accijnzen heb ik niet zelf als woordvoerder gedaan, maar ik heb ze wel met grote belangstelling gevolgd. Toen was de Staatssecretaris nog van mening dat het zeer reële ramingen waren, was het allemaal prima en was er geen probleem. In die zin vind ik dit dus een eerste stap vooruit. De Staatssecretaris verschuilt zich echter ook een beetje achter het feit dat de ramingen nu eenmaal zo zijn, dat we daarmee zitten en dat hij er niets aan kan doen. Maar het kabinet verwachtte 280 miljoen, er is een tegenvaller van 224 miljoen en er komt uiteindelijk maar 56 miljoen binnen. Bovendien heb je het dan alleen over de accijnzen en nog niet eens over het btw-gedeelte van wat mensen dus ook over de grens gaan kopen. Ik wil dat ook even benadrukken. Ik woon zelf 500 meter van het meest westelijke punt van Duitsland. Het buitenland is niet ver weg. Je verlaat de bebouwde kom in Nederland, rijdt de grens over en dan zit je meteen in de bebouwde kom in Duitsland. Dat is niet ver weg. Als je daar eenmaal aan het tanken bent, zie je ook meteen winkelcentra liggen. De btw-gelden die wij daardoor mislopen, tellen wij niet eens mee. Ik ben ervan overtuigd dat je op een nettoverlies uitkomt voor de Nederlandse Staat, als je dat allemaal erbij zou tellen. Het kabinet ziet dit, want Staatssecretaris Wiebes kent die cijfers ook. Waarom doet de Staatssecretaris dan niet een apart onderzoekje naar dit geval? Dat had allang kunnen gebeuren. Dan had hij sneller kunnen zeggen: jongens, wij moeten dit terugdraaien, want dit levert niet het verwachte succes op.

Staatssecretaris **Wiebes**:
Nu krijg ik voor de tweede keer te horen welke uitspraken ik allemaal zou hebben gedaan. Ik herinner mij helemaal niets hiervan. Zou ik echt zo oenig zijn geweest om te zeggen dat de ex-anteraming zonder gedragseffecten van 280 miljoen ook een verstandige raming was voor de uiteindelijke uitkomst? Dat is toch te gek? Nee, dat heb ik natuurlijk niet gezegd. Onderkend moet worden dat in een ex-anteraming de gedragseffecten ontbreken. Dat is gewoon zo. Het ligt in de rede om te denken dat er in dit geval minder uitkomt. Hoeveel de raming onder motorkap van het CPB is geweest, moeten wij nog afwachten. Dat is niet na te gaan. Maar ook daar is het mogelijkerwijs onder gekomen, omdat wel degelijk een aantal dingen een groot effect heeft gehad. De teruggaveregeling in België is daar één van. Wie dat ontkent, is niet van deze wereld. Daar is de heer Van Helvert het, denk ik, met mij over eens.
Ik denk dat het verkeerd is om te doen alsof gedragseffecten niet bestaan, maar ik denk dat het evenzeer verkeerd is – in eerdere debatten heb ik het balletje weleens teruggespeeld naar de heer Omtzigt – om te doen alsof alles aan gedragseffecten of grenseffecten ligt. Dat is namelijk ook niet zo. Maar laat ik nog even proberen om het oldtimerverhaal af te maken. Als dat goed is, kom ik straks op de accijnzen. Dan weet ik zeker dat de heer Van Helvert niet tekortkomt, want bij dat onderwerp zijn er voldoende mogelijkheden om mij van alles en nog wat te vragen.
De heer Van Helvert en de heer Bashir vragen mij waarom wij de oldtimermaatregel niet gewoon terugdraaien. Dat is een politieke inschatting. In het regeerakkoord was het milieu het hoofddoel. In de spreadsheets, zoals collega Blok het altijd zegt, was wel een opbrengst geraamd, maar in de tekst van het regeerakkoord is dit voornamelijk aan de milieueffecten gerelateerd. In het Belastingplan 2014 waarin de maatregel uiteindelijk wordt gepresenteerd, worden de luchtkwaliteit en de opbrengst genoemd als nevengeschikte doelen. Er worden net iets meer woorden gewijd aan de luchtkwaliteit, maar dat zijn daar gewoon nevengeschikte doelen geworden. Ik laat het aan ieder die aan de tafel zit, over om zelf af te wegen wat hij daarvan vindt. Dit heeft dus 60 tot 70 miljoen opgeleverd. En, jazeker, dat is minder dan de raming van 120 miljoen. Dat is waar.
Hier zit overigens ook een moreel aspect aan, namelijk dat dagelijkse gebruikers en mensen die hun auto op de openbare weg stallen, ook al is het een oldtimer, wel bijdragen aan de publieke voorzieningen. Ik heb een zeer rijke oldtimerhistorie. Ik denk dat ik in totaal wel acht tot tien jaar op dagelijkse basis heb rondgereden in een oldtimer, altijd met veel genoegen. Ik kon de oldtimer ook zelf repareren. Ik vond het altijd raar dat ik niet hoefde bij te dragen aan de publieke voorzieningen. Dat is mijn gevoel van rechtvaardigheid. Dat leg ik naast het gevoel van de leden. Het is aan hen om te bepalen wat zij daarvan vinden. Ik vind een opbrengst van 60 tot 70 miljoen toch significant. Wij hebben ’s nachts in de Kamer weleens langere discussies gehad over kleinere bedragen. Ik vind het feit dat er wordt bijgedragen niet vreemd. Het milieueffect ervan is positief. Het aantal oldtimers is sterk verminderd, maar ook het dagelijkse rijden is vermoedelijk teruggelopen. Ik zit er niet speciaal op te wachten om deze maatregel terug te draaien, ook al omdat ik me te houden heb aan het regeerakkoord. Maar als de Kamer tot andere oordelen komt, kent zij de kanalen om daarop actie te ondernemen.

De heer **Van Vliet** (Van Vliet):
Ik haak in op wat de Staatssecretaris zei over dat hij het vreemd vond dat hij niet hoefde bij te dragen; je draagt wel bij als je een moderne auto hebt of een wat oudere auto waar je veel mee rijdt. In alle ons omringende landen is een norm ontstaan dat vanaf 30 jaar iets een hobby is. Dan gaat het niet meer om een bijdrage, maar om het feit dat je een hobby beoefent. Vindt de Staatssecretaris dat de mensen in al die landen er een

heel vreemde zienswijze op nahouden als zij die grens van 30 jaar hanteren?

Staatssecretaris **Wiebes**:
Ik vind het al een hele klus om een oordeel te hebben over ons eigen beleid, dus laat ik mij maar niet uitspreken over het beleid in de buurlanden. Ik kom zo nog even terug op de voorstellen die rond de tafel zijn gedaan. Ik memoreer wel dat er een aantal dingen zijn gedaan, ook in overleg met de branche. De branche zal daar vast nog verdergaande ideeën over hebben gehad, maar er is wel tegemoetgekomen aan de oldtimergebruiker doordat er voor de 40-plussers duurzaam geen belasting betaald hoeft te worden. Er is ook een overgangsmaatregel voor de benzineauto's tussen 25 en 40 jaar.
We hebben de evenementenregeling. Dat is niet helemaal een speciale kentekenregeling. Op het eerste gezicht zou ik daar ook niet meteen heen willen. De evenementenregeling houdt in dat je met een geschorste auto zes keer per jaar naar een evenement kunt gaan, dus daarmee worden de uitjes van de heer Van Vliet bediend. Ik heb onlangs besloten dat overgangsauto's, de benzineauto's die drie maanden de weg niet op mogen, in die periode toch nog naar twee evenementen kunnen rijden. Er is gesproken over dieselauto's, cabrio's van 25 jaar, maar ik durf bijna te zeggen dat die nauwelijks bestaan. De meeste overgangsauto's rijden op benzine en die kunnen in die periode van drie maanden twee keer naar een evenement. Mocht u met uw cabrio in december naar een evenement willen, dan gelieve een sjaal om te doen. Ik vind de speciale kentekenmaatregel niet helemaal proportioneel, maar ik zal het onderlinge debat daarover nog even aanzien.
Door verschillende woordvoerders is een overgangsmaatregel voorgesteld voor diesel en lpg. Dat betekent dat een auto van 25 tot 40 jaar nog een aanzienlijke tijd een verlicht regime krijgt voor de motorrijtuigenbelasting. De directe kosten daarvan zijn ex ante 15 tot 20 miljoen, zeg ik er als bijsluiter bij. Het heeft ook een enorme aanzuigende werking. Dat zijn auto's die ouder zijn dan 1990. Daar hoort onder andere bij een voor dagelijks gebruik bijzonder geschikte dieselauto, de legendarische Mercedes W124, een van mijn all time favourites. Je kunt in Amsterdam in een taxi stappen van dit type met 800.000 km op de teller. Onverwoestbaar, buitengewoon comfortabel en zeer geschikt voor dagelijks gebruik. Dit soort auto's komt dan weer massaal naar Nederland. Al die mensen hebben dan natuurlijk gelijk dat zij een bijzonder comfortabele auto kopen, met een verlicht regime van de wegenbelasting; geef ze eens ongelijk.
Ik heb geprobeerd tijdens het debat uit te rekenen wat deze auto over zijn levensduur aan fijnstof uitstoot. Daar ben ik nog niet in geslaagd, maar dat is met een vrachtwagen waarschijnlijk niet meer te vervoeren. Dat is geen maatregel die ook maar enigszins verenigbaar is met de luchtkwaliteitsdoelstellingen die in het regeerakkoord zijn genoemd. Ik heb daar moeite mee, maar het is aan de Kamerleden om daarover opvattingen te ventileren. Men kent de kanalen om de medeparlementariërs te overtuigen of om de ideeën daaraan te toetsen.
Dan komen we op de accijnzen. Ik denk dat wij dit onderwerp al zes tot zeven keer hebben besproken. Alles wat hier aan de orde is gekomen, is eerder aan de orde gekomen. Hierbij laat ik steeds, naar waarheid, doorschemeren dat ik het doorzettingsvermogen van de heer Omtzigt bijzonder waardeer. Ik blijf echter volhouden – dat is geen eigenwijsheid, maar dat is gewoon de raming – dat we volgens de afrekensystematieken van het Rijk ruwweg 100 miljoen extra inkomsten hebben. Officieel gaat het om 200 miljoen, maar ik ben zo eerlijk geweest om te corrigeren voor een eenmalige schuif. Ik vond ook dat ik daartoe gehouden was. Laten we dus zeggen dat het materiële effect 100 miljoen is. In de overheidsstatistieken staat 200 miljoen, maar dat vond ik, in alle eerlijkheid, window-

dressing. Dat meld ik dus eerlijk. Er zit een soort schuif bij van aangiftes, waardoor het niet echt gaat om 200 miljoen. Er is dus sprake van een meeropbrengst van 100 miljoen. Ook hiervoor geldt dat u allen daar een andere appreciatie van zult hebben, maar het is geen sinecure om 100 miljoen alternatief te dekken.
Er zijn zeker neerwaartse bijstellingen geweest. In eerdere debatten hebben we het bijvoorbeeld gehad over de 362 miljoen van de heer Omtzigt. Ik probeer een onderscheid te maken tussen gedragseffecten en autonome effecten. De heer Omtzigt rekent een en ander echter toe aan gedragseffecten en grenseffecten. 150 miljoen van die 362 miljoen gaat om benzine. Daarvoor is er geen accijnsverhoging geweest. De grootste daling in de statistieken zat in benzine. Iets van 80 miljoen zat in 2013 in diesel en lpg. Als het in 2013 tegenvalt, zal het in 2014 ook naar beneden gaan. Je raamt 2014, wetende hoe het zit in 2013. Als het in 2013 naar beneden gaat, gaat het in 2014 ook naar beneden. Dat zijn allemaal dingen die geen snars met accijnzen te maken hebben. In totaal komt de krimp van diesel in 2014 als mogelijk gevolg van de accijnzen op 80 miljoen. 280 miljoen min 80 miljoen komt op 200 miljoen. Over dat bedrag had ik het net. Dat bedrag heb ik dan nog gecorrigeerd. Er zijn dus zeker grenseffecten en gedragseffecten, maar er zijn niet alleen maar grenseffecten en gedragseffecten.
De aanpassing van de verticale raming heeft dus lang niet altijd met gedragseffecten te maken. Laat ik een voorbeeld geven. In 2013 is er een bijstelling geweest van de accijnsinkomsten. Dat werkte door in 2014. Dat is ook gebeurd met de btw. Daarbij ging het om forsere bedragen dan hierbij het geval was. De verticale bijstelling van de btw kwam namelijk neer op 2 miljard. Dat heeft niks te maken met grenseffecten, maar heeft vooral te maken met de economie.
De heer Omtzigt heeft de vraag niet direct aan mij gesteld, maar ik heb hem goed gehoord. Kunnen we de accijnsverhoging terugdraaien en dit dekken uit de hybrides? Ik zal mijn persoonlijke overtuigingen hier buiten laten. Ik ben blij dat de heer Omtzigt met mij van mening is dat het beleid voor de subsidiëring van de hybrides volstrekt is doorgeschoten. Het zijn mijn woorden, maar hij heeft het in andere bewoordingen gezegd. Ik heb zeker overwogen om er meer abrupt afscheid van te nemen. Ik heb echter mijn draagvlakrondjes en sonderingen heel zorgvuldig gedaan. Ik heb het precies opgetekend en bekeken waarvoor meerderheden bestaan. Ik kan de heer Omtzigt melden dat ik die meerderheden niet heb aangetroffen. Als hij het nog eens wil proberen, laat ik dat aan hem. Dit is de opvatting van de regering, rekening houdend met het bestaande draagvlak. Daar zal hij het, wat mij betreft, mee moeten doen, maar nogmaals, dat is aan hem.

De **voorzitter**:
De heer Bashir heeft een interruptie. We moeten ook nog een tweede ronde doen. Daarom verzoek ik om de vraag kort te houden. Ik verzoek de Staatssecretaris de resterende antwoorden ook kort te houden.

De heer **Bashir** (SP):
Ik heb geluisterd naar de antwoorden van de Staatssecretaris. Het valt me op dat hij erkent dat er bij de ramingen niet met alles rekening is gehouden. Hierdoor vallen de opbrengsten flink tegen. Hij had zijn betoog ook gewoon kort kunnen houden met: oeps, we hebben een foutje gemaakt, we hebben niet goed geraamd en we gaan proberen om dat te herstellen. Waarom is de Staatssecretaris niet bereid om de mensen tegemoet te komen? Ondertussen zijn heel veel pompen omgebouwd naar onbemande stations, zijn pomphouders failliet gegaan en hebben mensen hun baan verloren. Er zijn heel veel mensen die omrijden. Dat is ook slecht voor het milieu. Mensen gaan onnodig naar Duitsland en

België om daar te tanken. Is de Staatssecretaris bereid om serieus te bekijken of deze maatregel kan worden teruggedraaid?

Staatssecretaris **Wiebes**:
Ten eerste heb ik niet gezegd dat de raming niet goed was. Ik heb gezegd dat de ex-antedoorrekening niet genomen kan worden als de uiteindelijke voorspelling. Dat is algemeen bekend. Dat heeft niets te maken met fouten die er door wie dan ook zouden zijn gemaakt. Het is inherent aan de systematiek dat de ex-anteraming geen voorspelling is. Het is geen voorspeller. Er is helemaal geen sprake van «oeps». Hooguit kunnen we dit de volgende keer op een andere manier doen en kunnen we de systematiek aanscherpen. Ten tweede heb ik benadrukt dat niet alle bijstellingen te maken hebben met gedragseffecten, maar dat er ook allerlei andere effecten zijn en dat het bedrag dus niet geheel kan worden geweten aan het over de grens tanken. Verder heb ik gezegd – en dat is ook zo – dat ik erken dat er grenseffecten en gedragseffecten zijn, maar dat die er desondanks toe hebben geleid dat we 100 miljoen meer hebben binnengehaald. Ik heb ook gezegd dat als de heer Bashir daarover andere opvattingen heeft, hij zich via de gebruikelijke parlementaire kanalen moet melden bij enige behandeling van enig fiscaal plan. Dat laat ik aan hem over.

De heer **Bashir** (SP):
Eerst werd ontkend dat de opbrengsten flink zouden tegenvallen. Dat werd door de Staatssecretaris en door zijn voorganger ontkend. Toen bleef de maatregel gewoon in stand. Nu wordt erkend dat de maatregelen flink tegenvallen: ze brengen minder op. Nu blijven de maatregelen ook in stand. Wat schieten we ermee op dat de Staatssecretaris iets meer erkent dat er gedragseffecten zijn, als hij vervolgens niets doet om de mensen tegemoet te komen? Ondertussen rijden al die mensen wel om.

Staatssecretaris **Wiebes**:
Ik geloof niet dat ik breed bekendsta als iemand die feiten niet wenst te erkennen, dus daar neem ik gewoon afstand van. Gedragseffecten bestaan. We moeten dat nooit ontkennen. We moeten zelfs erkennen dat die in de ex-antegetallen niet of soms gebrekkig tot uitdrukking komen. Dat is een gevolg van de systematiek. Zodra het beter kan, zullen we dat proberen, maar ik beloof niet van tevoren dat het kan. Nogmaals, ik heb de oldtimers als voorbeeld genomen van een situatie waarin er uitgerekend wel iets was ingeraamd, maar niet met een groot succes. We hebben het debat over het terugdraaien van de maatregel al verschillende keren gevoerd. Er zal dan toch eerst, ook weer volgens de systematiek, enige dekking voor moeten komen. Dat balletje ligt bij degene die daarom vraagt. Het standpunt van de regering hierover is bekend. Sterker nog, we hebben het daar zes of zeven keer over gehad.
De heer Groot heeft gevraagd naar de laatste berichten met betrekking tot de kasontvangsten. Bij de kasontvangsten hebben we de eerste acht maanden kunnen bekijken. Bij benzine is er in die acht maanden een klein plusje ten opzichte van dezelfde periode in het vorige jaar. Bij diesel zit er in de kasontvangsten, dus ongecorrigeerd, een negatief effect van 68. Daar speelt diezelfde 50 weer een rol. Dat effect doet zich hier dus in omgekeerde zin voor. Dat betekent dat het straks daadwerkelijk, dus in gecorrigeerde vorm, een ander getal dan dit zal opleveren. Dat zal zeker niet zo'n grote min zijn. Laten we de kasontvangsten voor het hele jaar even afwachten en dan de nette correctie doen, zoals we eerder ook hebben gedaan, en vervolgens eventueel met elkaar in discussie gaan over dat getal.
De heer Bashir heeft gevraagd naar de werkgelegenheidseffecten. Ook het over de grens winkelen is aan de orde gekomen. Ook daarover hebben we eerder gesproken. Wat de werkgelegenheidseffecten betreft heb ik toen

moeten antwoorden dat wij die niet konden ramen. Mijn collega van Economische Zaken, de heer Kamp, heeft met de Kamer gediscussieerd over het winkelen over de grens. Hij heeft gemeld dat in het algemeen voor veel productgroepen Nederland iets lagere prijzen in de retail hanteert dan Duitsland, maar dat geldt niet voor alle categorieën; voor deze zeker niet. Nadere kennis daarover heb ik niet en ik vraag mij af of het Ministerie van Economische Zaken die heeft. Ik denk dat dit zo'n vraag is die ik op dit moment niet kan beantwoorden. Ik zie überhaupt weinig mogelijkheden om met het antwoord op die vraag te komen, want het hele koopgedrag in de grensstreek analyseren valt niet mee. Ik zou het op zich wel willen, maar ik zie dat eerlijk gezegd niet als een haalbare kaart.

De **voorzitter**:
Ik dank de Staatssecretaris voor zijn antwoorden.
Dan gaan wij nu over naar een korte tweede termijn, van één à maximaal twee minuten per woordvoerder. Dan kan in ieder geval degene die dat wil, moties indienen.
Het woord is aan de heer Van Vliet.

De heer **Van Vliet** (Van Vliet):
Voorzitter. Ik dank de initiatiefnemer en de Staatssecretaris voor de gegeven antwoorden. Het is inderdaad nodig om eerlijker modellen te maken, maar ik laat de eer aan het CDA om daarover een motie in te dienen. Die heb ik overigens meegetekend.
Ik dien één motie in, over de oldtimers. Ik zeg vooraf dat de dekking met gemak kan worden gevonden in het eventueel spelen met die € 120.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat de opbrengst van het afschaffen van de oldtimerregeling fors tegenvalt als gevolg van onvoorziene gedragseffecten;

overwegende dat de afname van het aantal oldtimers zich volledig concentreert bij personenauto's en bestelauto's rijdend op diesel of met een ingebouwde lpg-installatie en die jonger zijn dan 40 jaar;

overwegende dat schorsing, sloop en export van personenauto's en bestelauto's rijdend op diesel of met een ingebouwde lpg-installatie en die jonger zijn dan 40 jaar fors zijn toegenomen en dat daarnaast de substitutie-effecten tegenvallen;

overwegende dat er een overgangsregeling is getroffen voor voertuigen tussen de 25 en 40 jaar oud rijdend op benzine en dat de schorsing, sloop en export van deze categorie oldtimers geen bijzondere toename laat zien;

overwegende dat de aangenomen motie-Van Vliet de regering oproept om een oplossing te zoeken die bezitters van oldtimers in enige vorm in staat stelt hun voertuig niet te hoeven opgeven;

verzoekt de regering, de bestaande overgangsregeling uit te breiden naar personenauto's en bestelauto's rijdend op diesel of met een ingebouwde lpg-installatie en die jonger zijn dan 40 jaar,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:
Deze motie is voorgesteld door de leden Van Vliet, Van Helvert en Bashir. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.
Zij krijgt nr. 4 (34 135).

De heer **Van Helvert** (CDA):
Voorzitter. Eigenlijk hadden wij nog meer tijd nodig om een aantal zaken uit te diepen, maar de tijd dwingt ons. De Staatssecretaris heeft zich uitgelaten over de subsidiëring van de hybride auto's in een reactie op de vraag van de heer Omtzigt of wij het terugdraaien van de accijnsverhoging niet zouden kunnen bekostigen uit de accijns op hybride auto's. De Staatssecretaris zei dat hij dat wel wil doen, maar er geen draagvlak voor heeft. Wij zijn nu met een grote meerderheid van de Kamer hier aanwezig, dus mijn vraag is: wie wil dit nu niet afschaffen? Als wij met zijn allen zeggen «wij willen dat wel doen op die manier», dan zijn wij volgens mij heel snel thuis. Volgens mij wil de heer Van Vliet het wel. Van de SP heb ik dat ook net gehoord. Ik ben heel benieuwd of de Partij van de Arbeid en de VVD dit ook wensen. Dan hebben wij heel veel draagvlak in deze zaal om het meteen te doen.
ik dien drie moties in.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat de regering de opbrengsten van een accijnsverhoging op brandstof raamt middels de autonome ontwikkeling;

overwegende dat alleen een raming die rekening houdt met grens- en gedragseffecten een reële inschatting geeft van de effecten van een maatregel voor de schatkist;

overwegende dat de accijns op diesel nu hoger is dan in Duitsland;

verzoekt de regering, te onderzoeken wat de budgettaire effecten zijn als 1 liter diesel in Nederland € 0,01 minder kost dan in Duitsland, en daarmee grens- en gedragseffecten in ogenschouw te nemen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:
Deze motie is voorgesteld door de leden Van Helvert en Van Vliet. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.
Zij krijgt nr. 5 (34 135).

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat bij de ramingen van belastingopbrengsten, en specifiek die voor brandstofaccijnzen, in de regel nauwelijks wordt onderzocht hoe grens- en gedragseffecten de ramingen beïnvloeden;

overwegende dat ook de Algemene Rekenkamer constateert dat de informatievoorziening richting de Kamer over hoe ramingen tot stand komen verbetering behoeft;

verzoekt de regering, bij nieuwe ramingen voor belastingmaatregelen waarop grens- en gedragseffecten van toepassing kunnen zijn – en brandstofaccijnzen in het bijzonder – de Kamer beter inzicht te geven in deze effecten en hoe deze de ramingen beïnvloeden, en hierop de ramingen ook aan te passen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:
Deze motie is voorgesteld door de leden Van Helvert, Van Vliet en Bashir. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.
Zij krijgt nr. 6 (34 135).

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat de maatregelen om oldtimergebruik te ontmoedigen budgettair niet hebben opgeleverd wat was beoogd;

overwegende dat er nu goede kennis bestaat over de effecten van de overgangsregeling van oldtimers op benzine;

verzoekt de regering, te ramen wat, met de huidige kennis over de overgangsregel voor oldtimers die op benzine rijden, een overgangsregeling voor oldtimers die op diesel rijden, kost,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:
Deze motie is voorgesteld door het lid Van Helvert. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.
Zij krijgt nr. 7 (34 135).

De heer **Bashir** (SP):
Het is goed om te horen dat de Staatssecretaris erkent dat de maatregelen niet hebben opgeleverd wat er berekend was. Alleen missen we wel boter bij de vis, want als je erkent dat de berekeningen niet hebben opgeleverd wat je ervan verwachtte, verwacht ik natuurlijk wel dat je de mensen die hierdoor getroffen zijn, tegemoetkomt. Ik ben dan ook benieuwd naar de reactie van de heer Omtzigt op de beantwoording door de Staatssecretaris. Is de Staatssecretaris de heer Omtzigt voldoende tegemoetgekomen? Ik ben benieuwd te horen of de heer Omtzigt eventueel bereid is om samen met de partijen die het met hem eens zijn, het initiatief te nemen om dit toch nog recht te trekken.
Ik heb één motie. Daarin vraag ik de regering eigenlijk hetzelfde.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat de accijnsverhoging op brandstof niet de geraamde 280 miljoen euro maar slechts 56 miljoen euro heeft opgeleverd;

overwegende dat de grensstreken meer dan gemiddeld lijden onder de accijnsverhogingen;

verzoekt de regering, de accijnsverhogingen op diesel en lpg die op 1 januari 2014 zijn ingegaan terug te draaien,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:
Deze motie is voorgesteld door de leden Bashir, Van Helvert en Van Vliet. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.
Zij krijgt nr. 8 (34 135).

De heer **Groot** (PvdA):
Voorzitter. Ik zal wat korter zijn dan in eerste termijn. Ik heb een vraag voor de heer Omtzigt. Als ik zijn betoog goed heb begrepen, staan er in België nog veel grotere accijnsverlagingen op stapel. Wat helpt het dan om de accijnsmaatregel voor diesel terug te draaien? In hoeverre draagt dat dan nog bij aan een oplossing van de problemen? Of pleit hij impliciet voor nog veel verdergaande accijnsverlagingen in Nederland?
Ik moet er niet aan denken dat we door de overgangsregeling voor diesel weer te maken krijgen met de import van de zogenoemde onverwoestbare, maar zeer vervuilende diesels. Hoe ziet de heer Omtzigt dat? Wat vindt hij van het dreigende effect dat die diesels niet meer het land verlaten maar juist weer het land binnenkomen?

De heer **Tony van Dijck** (PVV):
Voorzitter. De conclusie van vandaag luidt dat de Staatssecretaris twee maatregelen heeft genomen die beide een grote vergissing zijn gebleken. Bij de oldtimers heeft hij wel rekening gehouden met gedragseffecten, maar heeft hij zich vies vergist in de gevolgen van de substitutie. Het levert daardoor geen 120 miljoen op maar slechts 50 miljoen. Bij de accijnzen heeft hij geen rekening gehouden met gedrags- en grenseffecten en heeft hij zich ook goed vergist, want het levert geen 280 miljoen maar 56 miljoen. Eigenlijk heeft hij twee keer de plank misgeslagen. Vandaar dat ik drie moties indien.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat de accijnsverhogingen ontegenzeggelijk gedrags- en grenseffecten met zich meebrengen;

verzoekt de regering, te bewerkstelligen dat de accijnzen op zodanige wijze worden afgestemd op de hoogte van de accijnzen in de ons omringende landen dat hierdoor door de pomphouders en detailhandel geen concurrentienadeel wordt ondervonden,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:
Deze motie is voorgesteld door het lid Tony van Dijck. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.
Zij krijgt nr. 9 (34 135).

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat de regering uit bezuinigingsoverwegingen de leeftijdsgrens van oldtimers per 1 januari 2014 heeft verhoogd naar 40 jaar;

overwegende dat de overgangsregeling slechts van toepassing is op benzinevoertuigen tussen de 25 en 40 jaar oud en diesel- en lpg-oldtimers niet meer te betalen zijn;

verzoekt de regering, de overgangsregeling onder dezelfde voorwaarden als bij benzinevoertuigen ook van toepassing te verklaren voor diesel- en lpg-voertuigen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:
Deze motie is voorgesteld door het lid Tony van Dijck. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.
Zij krijgt nr. 10 (34 135).

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat de huidige overgangsregeling niet toekomstbestendig is;

verzoekt de regering, deze overgangsregeling van toepassing te laten zijn voor alle auto's van 30 jaar en ouder die slechts sporadisch worden gebruikt;

en verzoekt de regering, voor deze groep auto's die gebruik willen maken van de overgangsregeling een aparte kentekenplaat te ontwikkelen waarmee alleen op zon- en feestdagen op de openbare weg mag worden gereden,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:
Deze motie is voorgesteld door het lid Tony van Dijck. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.
Zij krijgt nr. 11 (34 135).

De heer **Tony van Dijck** (PVV):
Naar aanleiding van die laatste motie wil ik nog iets zeggen. Ik geloof dat wij het over één punt allemaal eens zijn. Dat blijkt ook uit het voorbeeld van de Staatssecretaris. We willen allemaal niet dat zo'n vervuilende diesel constant op de weg is, maar we willen die mensen ook niet hun hobby ontnemen. Vandaar die speciale kentekenplaat.

Voorzitter: Van Vliet

Mevrouw **Neppérus** (VVD):
Voorzitter. Ik wil de heer Omtzigt en de Staatssecretaris danken voor de antwoorden. Van de Staatssecretaris verwacht ik nog antwoord op de vraag wat er voor contact is met andere landen om te achterhalen hoe men daar met zaken omgaat en of je meer op elkaar kunt letten. Dat is ook eerder gevraagd.
Voor mij is toch ook een punt dat je in de toekomst betere ramingen ex ante kunt maken, al laten de oldtimers zien dat het lastig is om rekening te houden met gedragseffecten. Verder ben ik benieuwd naar de reacties van de Staatssecretaris op alle moties, maar zeker op die van de heer Van Dijck.

Voorzitter: Neppérus

De **voorzitter**:
Dan zijn wij daarmee gekomen aan het einde van de tweede termijn van de commissie.

De heer **Van Helvert** (CDA):
Ik heb nog een vraag gesteld waarop ik geen antwoord heb gekregen. Ik had heel duidelijk aan de VVD en de Partij van de Arbeid gevraagd of zij de Staatssecretaris aan het benodigde draagvlak willen helpen om de accijnsverhoging weg te halen en dat te betalen uit de hybridensubsidiëring. De Staatssecretaris zag dat wel zitten, dus mijn vraag was of de VVD en de PvdA dat idee wilden steunen. Dan zijn we namelijk snel klaar.

De heer **Groot** (PvdA):
Die regeling voor de autobelastingen is een precair evenwicht geweest. Alle belanghebbenden hebben hun zegje gedaan en daar is een bepaald evenwicht uit gekomen. Dat is niet in steen gebeiteld. We krijgen nog een wetsbehandeling inzake de nieuwe autobelastingen. Ik wijs de heer Van Helvert op het feit dat er ook nog zoiets is als het SER-energieakkoord. We hebben ervoor gekozen om de fiscale subsidiëring van de hybride auto's flink af te bouwen, maar we moeten ook nog de doelstelling van Minister Kamp in de gaten houden dat er een bepaald aantal elektrische kilometers gereden wordt. We gaan dus hybride auto's wel ontmoedigen, maar we moeten even kijken of al die doelstellingen ten aanzien van elektrisch rijden dan niet in het gedrang raken. Er zijn ook heel veel pleidooien om het particulier rijden van hybride auto's te stimuleren. In die samenhang moeten we dat kunnen zien. Ik kan hier nog geen antwoord op geven, maar ik geef even aan dat hierbij ook andere aspecten een rol spelen.

De **voorzitter**:
Ik zal namens de VVD even kort zeggen dat ik mij aansluit bij wat de heer Groot zegt. Ten tweede geldt voor de VVD dan ook dat er gekozen is voor een fatsoenlijk overgangsrecht. Je kunt immers vraagtekens hebben bij die hybride auto's en de plug-ins, maar als zo'n regeling er eenmaal is en je wilt die later beperken, dan moet je dat wel op een nette manier doen.

De heer **Groot** (PvdA):
Dat zou dan ter dekking zijn van accijnzen en nadrukkelijk niet van oldtimers. In die samenhang zie ik het.

De **voorzitter**:
Goed. Dan is dat eraan toegevoegd. Dan geef ik nu het woord aan de heer Omtzigt om de vragen te beantwoorden die aan hem zijn gesteld. Kort en bondig, zoals hij altijd is.

De heer **Omtzigt** (CDA):
Voorzitter. De opmerking dat ik altijd kort en bondig ben, is de eerste opmerking uit uw mond die niet helemaal klopt!
Mij is gevraagd om te reageren op alles wat de Staatssecretaris gezegd heeft, maar dat zal ik nalaten. Toch moet mij iets van het hart. Ramingen zijn per definitie niet wat er gebeurt. Een raming is een voorspelling en bij een voorspelling zit je er altijd naast. Zo niet, dan ga je naar een gokkantoor en weet je precies elke voetbalwedstrijd te voorspellen. Bij deze raming wist echter iedereen in deze zaal al voordat de maatregel inging dat wij er zeker naast zouden zitten. Iedereen die aan de grens woont, weet dat er over de grens getankt wordt. Iedereen weet dat je met de overgangsmaatregel voor oldtimers die op benzine rijden, waarschijnlijk een derde van de oldtimers zult schorsen of dwingen om iets anders te gaan doen. Iedereen weet ook dat het bij de diesels, waarvoor je € 1.200 tot € 1.500 per jaar moet gaan betalen, wel een heel stuk hoger zal liggen. Dat was voorspeld voor de maatregel. Dat maakt dit anders dan andere voorspellingen, waarbij je er gewoon naast kunt zitten.
Het stelt mij teleur dat wij nu weten dat het 100 miljoen oplevert en dus bijna 200 miljoen tegenvalt, maar dat er zelfs dan geen ruimte bij deze coalitie is om een wijziging in de plannen aan te brengen. Ik weet niet hoever je ernaast moet zitten voordat je een aanpassing doet. Dat meen ik oprecht, want ik heb hier vijf tot zes keer aandacht voor gevraagd, maar het lijkt erop dat het niet uitmaakt wat er gebeurt, omdat dit in een regeerakkoord gebeiteld staat.
Er is een aantal vragen gesteld. Ik wil bij de behandeling van het Belastingplan zeker het initiatief nemen, zeg ik tegen de heer Bashir. Ik hoop dat de Kamer ook een motie aanneemt om te berekenen wat het overgangsrecht van diesels en lpg-auto's kost. Dan kunnen wij het bekijken. Ik heb niet voor niets gezegd dat het maximum voor dieselauto's misschien € 150 in plaats van € 120 moet zijn, want het moet ergens kostendekkend zijn. Ik ben daar niet heel moeilijk in. We moeten bekijken of het dan wel kan.
De heer Groot heeft opgemerkt dat je het probleem met diesel en Duitsland, het grootste probleem in het wegtransport, kunt oplossen als je de accijns naar het oorspronkelijke niveau verlaagt, maar dat je een enorm probleem houdt aan de Belgische grens. Ik ben ook niet in staat om alle problemen op te lossen.
De heer Groot vraagt ook of men diesels zal gaan importeren als wij overgangsrecht invoeren. Dat zal niet gebeuren als wij ze in december, januari en februari verbieden om de weg te gebruiken en eventueel een forse boete opleggen. Deze Staatssecretaris fotografeert per jaar 3 miljard auto's om te zien wie er op de weg is, ontdekten wij naar aanleiding van een rechtszaak twee weken geleden. Bij de gemiddelde auto in Nederland wordt 300 keer per jaar gecontroleerd of hij wel op de weg mag zijn. Als je in december, januari of februari met je auto op de weg rijdt – niet zomaar een blokje om – heb je grote kans dat je gesnapt wordt en krijg je een megaboete aan je broek. En terecht, zeg ik erbij. Die auto's kunnen dus niet voor die doelstelling gebruikt worden. Dat vond ik ook een kleine vergissing bij wat er eerder gebeurd is.
Ik ben ook benieuwd naar het contact met andere landen. Maar goed, de Staatssecretaris heeft de vorige keer al toegezegd dat hij dit zal doen, maar dat zijn Belgische collega weer naar Luxemburg kijkt en dat de accijnzen daar nog lager zijn dan in België. Ik snap dus ook de problemen die er aan de zuidgrens zijn. Dat is dus geen ding.
Het is interessant dat ik bij een notaoverleg nu ook eens iets van de moties mag vinden! De motie van de heer Van Vliet lijkt me een heel goed idee.

De **voorzitter**:
Ik zeg erbij dat dit niet gebruikelijk is, mijnheer Omtzigt. Heel kort! Met welke motie bent u het niet eens?

De heer **Omtzigt** (CDA):
Ik vind dat een heel slimme vraag! De enige motie waar ik het niet helemaal mee eens ben, is de motie die niet helemaal gedekt was. De heer Van Helvert was bovendien in zijn motie over het overgangsrecht voor dieselauto's het woord «lpg» in de tekst vergeten. Verder lijken het me allemaal zeer zinnige moties.

Staatssecretaris **Wiebes**:
Voorzitter. De moties op stuk nrs. 4, 7 en 10 gaan over de overgangsregeling. Ik ben daar al op ingegaan. Om die reden wil ik deze drie moties dan ook ontraden.
De heer Van Helvert vraagt wat de budgettaire effecten zijn als een liter diesel 1 cent minder kost dan in Duitsland. Dat is ook een verlaging van 1 cent, denk ik. Per cent is het 76 miljoen euro. Is dat mijn beste voorspelling? Nee, dat is de ex-anteraming zonder gedragseffecten. Ik heb net gezegd dat wij onderzoeken of dit beter kan, maar tot die tijd moeten wij ons houden aan de bestaande systematiek. Het is aan de Kamer om bespiegelingen te houden over die mogelijke gedragseffecten.
De motie op stuk nr. 6 gaat over de ramingssystematiek. Mijn voorstel aan de heren Van Helvert, Van Vliet en Bashir is om de motie aan te houden totdat de Studiegroep begrotingsruimte zijn werk heeft gedaan en totdat het kabinet zijn voornemen heeft geformuleerd over wat het daarmee doet. Dat is namelijk het moment om er hier over te spreken. Ik vind het niet netjes om nu prematuur standpunten in te nemen. Dan moet ik de motie ontraden, terwijl er misschien heel goede ideeën in staan. Om de motie recht te kunnen doen, vraag ik de indieners om haar aan te houden.

De heer **Van Helvert** (CDA):
Het hangt er wel een beetje van af hoe lang dat gaat duren. Ik vind het te lang als dat weer een jaar duurt. Wij moeten er snel iets over kunnen zeggen. De Staatssecretaris zegt steeds dat wij moeten kijken of het juist is en of we het anders kunnen doen. Wij weten al dat die ramingen niet juist zijn. De vraag is hoe we dat het beste kunnen doen, dus hoe lang duurt dat?

Staatssecretaris **Wiebes**:
Hoe snel werkt de Studiegroep begrotingsruimte? Ik kan dat niet zeggen. De studiegroep werkt in vrij grote onafhankelijkheid. Ik kan niet namens hem zeggen hoe snel dat zal gaan. Ik verzoek de indieners om de motie aan te houden. Anders moet het advies «ontraden» luiden. Dat doet misschien onrecht aan het goede initiatief en de ideeën die erin staan.

De **voorzitter**:
De stemmingen zijn na het reces. Zou er in de tussentijd duidelijkheid kunnen zijn?

Staatssecretaris **Wiebes**:
Laten we dat proberen, maar ik garandeer niet van tevoren dat het een bevredigend antwoord oplevert.

De heer **Van Helvert** (CDA):
Wij kunnen na het reces alsnog kijken wat we doen.

Staatssecretaris **Wiebes**:
In de motie op stuk nr. 8 wordt de regering verzocht om de accijnsverhogingen terug te draaien. Deze motie is ongedekt. Er wordt bovendien

geconstateerd dat de opbrengst niet 280 maar 56 miljoen is. Dat is het volstrekt door elkaar halen van horizontaal en verticaal, gedragseffecten en niet-gedragseffecten. Ik neem daar afstand van. Ik vind dat niet juist. De motie is ook nog ongedekt en wordt daarom ontraden.

De heer **Bashir** (SP):
Ik vraag mij af of de Staatssecretaris de juiste persoon is om op die 56 miljoen te reageren. Misschien kunnen wij het aan de voorzitter van de Stichting Autobelangen vragen. Die zal het misschien beter weten.

Staatssecretaris **Wiebes**:
Die grap incasseer ik. Ik heb mijn waardering al richting de Stichting Autobelangen uitgesproken.
De motie op stuk nr. 9 gaat over het afstemmen van de accijnzen op de hoogte van de accijnzen in de ons omringende landen. Hier doet zich hetzelfde euvel voor: de motie is helaas niet gedekt.
Over de motie op stuk nr. 7 hebben wij het al gehad. Op de motie op stuk nr. 8 over de aparte kentekenplaat ben ik ook al ingegaan. Ik ontraad die.
Er zijn twee additionele vragen gesteld. Ik begin met de vraag van mevrouw Neppérus over contact met andere landen. Dat heeft een aantal keren op de agenda's gestaan, maar Griekenland is daar steeds doorheen gewandeld. Elke keer als wij dat overleg willen hebben, is er een aanzienlijk langer overleg gepland over Griekenland. De middag die wij hiervoor hadden ingeruimd, is ruimschoots tot in de nacht verdwenen. Er wordt gewerkt aan nieuwe besprekingen. Ik heb er natuurlijk groot belang bij om daar niet alleen de Belgen maar ook de Luxemburgers bij te betrekken, precies om de reden die de heer Omtzigt net heeft genoemd. We houden elkaar anders gevangen. Ik zal melden wanneer dat overleg heeft plaatsgevonden en wat daarbij de gedachten zijn geweest, voor zover die zich voor publicatie lenen.
De heer Groot heeft een vraag gesteld, maar die heb ik niet goed begrepen. Misschien heb ik hem deels niet goed gehoord, maar in elk geval heb ik hem niet goed begrepen. Ik verzoek hem om de vraag te herhalen. Dan kan ik zien of er ik nu wel een antwoord op heb.

De heer **Groot** (PvdA):
Ik kan me niet herinneren dat ik in tweede termijn een vraag heb gesteld aan de Staatssecretaris.

Staatssecretaris **Wiebes**:
Of ik van mening ben dat een accijnsverlaging diesel nog bijdraagt aan ...

De heer **Groot** (PvdA):
Die vraag was gesteld aan de heer Omtzigt.

Staatssecretaris **Wiebes**:
Ah, dan ben ik door de vragen en de moties heen.

De **voorzitter**:
Daarmee zijn we gekomen aan het eind van de tweede termijn van de heer Omtzigt en van de Staatssecretaris. Stemmingen over de moties zijn na het reces. Dat hangt samen met een praktisch punt naar aanleiding van de motie op stuk nr. 6.
Ik dank de initiatiefnemer en zijn ondersteuners, de Staatssecretaris en zijn medewerkers, en alle collega's.

Sluiting 13.20 uur.